iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

7(89)
lipiec
2015















PO SĄSIEDZKU – SPRAWDZAMY KOMUNIKACJĘ PODMIEJSKĄ









Aktualności

3 Komunikacja jedzie na wakacje
3 Autobusem na plażę
4 Służewiec i część Bemowa bez tramwajów
6 POP-y w wakacje
6 125 i 135 dowożą do metra
6 119 nie pojedzie przejazdem kolejowym w Aninie
7 112 i 184 zostają na swoich trasach
7 „Elekryki" już na Trakcie Królewskim
8 Inauguracja kampanii społecznej „Bądźmy Razem Bezpieczni"

Temat numeru

9 Po sąsiedzku - sprawdzamy komunikację podmiejską
11 „Radzę miń" czy Radzymir?
14 Otradno znaczy przyjemnie
16 Koleją elektryczną do szkalu Andriollego
19 Miasto na ziemi z Jerozolimy
21 Papier i letnisko
25 Miasto, do którego dojeżdżały trolejbusy
27 Od zaminowanej grobli do ogniska w Opaleniu
29 Z Palmir do Truskawia. Muzeum i puszczańska przyroda
31 „Siedemsetką" do pałacu
33 Zapraszamy nad podwarszawski „Balaton"

Z kart historii komunikacji

35 Opowieść o kolejce domowej

Komunikacja na świecie

40 Jak szejkowie zbudowali tramwaj

Drodzy Czytelnicy

Mieszkaliśmy w Konstancinie, ojciec cieszył się bardzo swoim domkiem, często sam wykonywał różne domowe roboty – umiał naprawić światło doskonale, po tapicersku obić fotel, naprawić drzwi, balustrady i ramy okienne (...). Mieliśmy ogródek przy domu. Ojciec sadził sam krzewy i kwiaty, opiekował się każdą grządką i klombem – wspominała, w wywiadzie dla pisma „Argument" w 1977 roku, czas spędzony w konstancińskiej willi „Świt" córka Stefana Żeromskiego – Monika.

Konstancin-Jeziorna i stojąca po dziś dzień willa „Świt" są jednym z miejsc, do których odwiedzenia zachęcamy Państwa na łamach Tematu numeru lipcowego iZTM. **Zapraszamy na weekendowe, wakacyjne, letnie zwiedzanie komunikacją miejską wyjątkowych miejscowości leżących nieopodal Warszawy** – Radzymina, Sulejówka, Otwocka, Góry Kalwarii, Piaseczna, Kampinoskiego Parku Narodowego, Jabłonny i okolic Jeziora Zegrzyńskiego.

O tym, dlaczego Warszawska Kolej Dojazdowa była kilkadziesiąt lat temu nazywana kolejką domową dowiedzą się Państwo z trzeciej, ostatniej części **Historii Elektrycznej Kolei Dojazdowej**.

Zabierzemy też Państwa w **egzotyczną podróż do Dubaju, gdzie w zeszłym roku uruchomiono pierwszą trasę tramwajową w regionie Zatoki Perskie**j. Podróż będzie krótka, bo trasa liczy niecałe 11 kilometrów, ale bardzo luksusowa.

Zachęcamy do lektury

Na okładce (od lewej):

- Radzymin – Kolegiata Przemienienia Pańskiego
- Konstancin-Jeziorna – Stara Papiernia; fot. Urząd Miasta i Gminy Konstancin-Jeziorna
- Puszcza Kampinoska – łoś; fot. Licencja: CC BY-SA 2.5 na podstawie Wikimedia Commons [link]
- Wieliszew – plaża; fot. Jacek Biegajski
- Piaseczyńska Kolejka Wąskotorowa; fot. Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej
- Pałac w Jabłonnie; fot. Urząd Gminy Jabłonna
- Sulejówek – Dworek „Milusin"; fot. Muzeum Józefa Piłsudskiego w Sulejówku
- Piaseczno – ratusz; fot. Piotr Michalski
- Czersk – ruiny Zamku Książąt Mazowieckich; fot. Urząd Miasta i Gminy Góra Kalwaria
- Konstancin-Jeziorna – Villa la Fleur; fot. Urząd Miasta i Gminy Konstancin-Jeziorna
- Konstancin-Jeziorna – willa „Natemi"; fot. Urząd Miasta i Gminy Konstancin-Jeziorna

iZTM
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktorka prowadząca: Magdalena Potocka

Skład: Maciej Beister

Nakład: 9052

Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa
www.twitter.com/ztm_warszawa
www.instagram.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Komunikacja jedzie na wakacje

Na czas wakacji zostało zawieszone kursowanie linii tramwajowych 31, 37 i 41 oraz linii autobusowych 304, 307, 315, 319, 320, 334, 356, 379, 412, 423 i E-3. Dla wybranych linii autobusowych i tramwajowych oraz metra wprowadzono zmienione rozkłady jazdy.

Wakacyjne zmiany w komunikacji obowiązują dla tramwajów i autobusów od 29 czerwca, a dla metra - od 1 lipca.

Tramwaje

Na wakacyjne miesiące zostało **zawieszone kursowanie linii 31**, **37** i **41**.

Linie tramwajowe **2**, **7**, **9**, **11**, **14**, **15**, **20**, **22**, **23**, **25** i **28**, w godzinach porannego szczytu, kursują **ze zmienionymi częstotliwościami**. Tramwaje linii **2** i **9** na przystanki podjeżdżają **co 6 minut**. **Pozostałe** z wymienionych linii kursują **co 12 minut**.

Autobusy

Specjalne, **wakacyjne rozkłady jazdy** zostały wprowadzone dla linii: 102, 105, 109, 110, 114, 118, 119, 126, 131, 132, 139, 141, 152, 155, 159, 170, 171, 178, 179, 185, 188, 191, 193, 202, 227, 314, 338, 501, 502, 503, 511, 518, 519, 522, 523, 527, E-2, E-5, E-7, E-8, 700, 701, 704, 708, 709, 710, 712, 713, 714, 715, 718, 719, 720, 722, 723, 724, 727, 729, 731, 738, 739, 742 i 805.

Dla linii **115**, **121**, **211** i **326** zostały **zawieszone kursy**, które w rozkładach jazdy są oznaczone jako kursy realizowane **tylko**



w dni nauki szkolnej. Autobusy linii **120** i **162** **nie realizują kursów** oznaczonych w rozkładach literami „f”, „c” i „s”, a autobusy linii **153**, **163** i **164** podjazdów do szkół.

Zawieszono kursowanie wybranych linii wyjeżdżających na ulice w godzinach szczytu komunikacyjnego: **304**, **307**, **315**, **319**, **320**, **334**, **356**, **379**, **412**, **423** i **E-3**. Do Fortu Radiowo, w zamian za linię 320, dojeżdżają w wybranych kursach autobusy linii 154.

Metro

Zmienił się także rozkład jady metra w godzinach szczytu. Pociągi linii **M1** podjeżdżają na stacje nie co 2,5 minuty jak przed wakacjami lecz **co 3 minuty**. Linia **M2** w godzinach szczytu kursuje **co 3,5 minuty**. Przed wakacjami pociągi podjeżdżały na stacje co 3 minuty. Rozkład jazdy metra w pozostałych porach dnia oraz w soboty i święta nie zmienił się. ■

Autobusem na plażę

Zarząd Transportu Miejskiego, z myślą o mieszkańcach Warszawy, którzy lubią wypoczywać na plaży nad Jeziorem Zegrzyńskim, uruchamia od 13 czerwca dodatkowe kursy linii 735.

Jak co roku w sezonie letnim, zwłaszcza w czasie weekendów, tysiące warszawiaków „ruszają” do Nieporętu by odpocząć od zgiełku wielkiego miasta na plaży nad jeziorem. **Do Nieporętu można dojechać z pętli na Żeraniu dwiema liniami**: **705** i **735**. Poza sezonem każda z nich kursuje co godzinę. Dodatkowo linia **735** jest obsługiwana krótkimi autobusami. Z myślą o mieszkańcach stolicy lubiących odpoczynek nad wodą, **ZTM uruchamia od 13 czerwca dodatkowe kursy linii 735**. Dzięki temu osoby chcące dojechać z Warszawy do Nieporętu zamiast dwóch kursów w ciągu godziny (łącznie 705 i 735) będą miały do dyspozycji trzy. Średnia częstotliwość kursowania zwiększy się z 30 do 20 minut. Linia **735** **będzie obsługiwana wyłącznie autobusami przegubowymi**.

Do Nieporętu można także dojechać z Dworca Gdańskiego szynobusami Kolei Mazowieckich. Należy pamiętać, że Wspólny Bilet ZTM-KM na tej trasie obowiązuje tylko do przystanku Legionowo Piaski. Dojazd do Nieporętu jest możliwy wyłącznie na podstawie biletów KM. ■



Służewiec i część Bemowa bez tramwajów

29 czerwca został wyłączony ruch tramwajowy na ul. Woronicza, Wołoskiej – między ul. Woronicza a Marynarską – oraz Marynarskiej. Tramwaje linii 17 i 18 kursują na zmienionych trasach. Uruchomione zostały dwie zastępcze linie autobusowe. Tramwaje nie kursują również ul. Powstańców Śląskich na odcinku od ul. Radiowej do pętli Nowe Bemowo.



Zmiany na Służewcu

Wyłączenie ruchu tramwajowego jest spowodowane budową drugiej jezdni ul. Wołoskiej. 29 czerwca zakończył się pierwszy etap robót. Tramwaje mogły wrócić na ul. Wołoską i św. Andrzeja Boboli, od ul. Woronicza do pętli Kielecka. Jednocześnie rozpoczął się drugi etap prac, w ramach którego wyłączono ruch na ulicach: Woronicza – Wołoska – Marynarska. Tramwaje wrócą na trasy podstawowe 1 września.

W czasie tego etapu linie tramwajowe **17** i **18** zostały skierowane na **trasy objazdowe**.

Linia 17 kursuje na **trasie skróconej**: ZAJEZDNIA R3 „MOKOTÓW" – Wołoska – al. Jana Pawła II – Popiełuszki – Marymoncka – most Skłodowskiej-Curie – TARCHOMIN KOŚCIELNY.



▶▶▶

Linia 18 dojeżdża tylko **do pętli Metro Wilanowska**: ŻERAŃ FSO – Jagiellońska – most Gdański – Andersa – Marszałkowska – Puławska – METRO WILANOWSKA.

Zostały uruchomione zastępcze linie autobusowe **Z-1** i **Z-2**.

Linia Z-1 kursuje na trasie: **MALCZEWSKIEGO** – Puławska – Woronicza (powrót: Krasickiego – Malczewskiego – Puławska) – Samochodowa – Domaniewska – Postępu – Cybernetyki – Wynalazek (powrót Marynarska) – **WYNALAZEK**. Autobusy, w godzinach porannego szczytu, podjeżdżają na przystanki co 5 minut, a poza szczytem i w święto co kwadrans. **Linia Z-2** obsługuje trasę: **METRO WILANOWSKA** – al. Wila-nowska – Marynarska – **PKP SŁUŻEWIEC**. Autobusy kursują co 5 minut wyłącznie w godzinach porannego szczytu.

Dodatkowo została dwukrotnie **zwiększona częstotliwość** kursowania w godzinach szczytu linii **218**. Obecnie linia kursuje co 5 minut. Poza szczytem i w święto autobusy jeżdżą co 15 minut. Dzięki temu, jej rozkład jazdy został skoordynowany z rozkładem jazdy linii Z-1. Linia jest obsługiwana większymi autobusami.

Zmiany tras objęły też, ze względu na zamknięcie ul. Wołoskiej na odcinku Woronicza – Konstruktorska, dwie linie autobusowe: **136** i **138**. Obie linie kursują trasą objazdową: Woronicza – Racjonalizacji – Konstruktorska.

Zmiany na Bemowie

29 czerwca został wyłączony ruch tramwajowy na ul. Powstańców Śląskich. Tramwaje nie będą kursowały do 17 lipca między ul. Radiową a pętlą Nowe Bemowo. Na czas wyłączenia pięć linii tramwajowych zostało skierowanych na trasy objazdowe. Na ulice wyjechała zastępcza linia autobusowa.

Na trasy objazdowe zostały skierowane linie: **6**, **11**, **23**, **24** i **28**.

Linia 6 kursuje **na trasie wydłużonej** – nie kończy kursów na pętli Metro Młociny, tylko ulicami: **Nocznickiego**, **Wólczyńską** i **Powstańców Śląskich dojeżdża do pętli Nowe Bemowo**.

Dla **linii 11** wprowadzono **trasę skróconą** – z Marymontu przez centrum dojeżdża **do przystanku RADIOWA**. Tam zmienia numer i dalej – już jako **linia 23** – dojeżdża swoją trasą (Dywizjonu 303 – Obozowa – Młynarska – al. Solidarności – Jagiellońska – Targowa – 11 Listopada – Stalowa – Środkowa) **do pętli Czynszowa**. Takie rozwiązanie jest stosowane również w kierunku przeciwnym, czyli linia 23 po dojeździe do przystanku RADIOWA zmienia numer na 11 i rusza w kierunku ronda ONZ i dalej do Metra Marymont.

Linia 24 zamiast do pętli Nowe Bemowo, skręca z ul. Radiowej w lewo i **dojeżdża ul. Powstańców Śląskich i Górczewską do pętli Os. Górczewska**.

Trasa **linii 28** została **skrócona** – z Dworca Wschodniego dojeżdża **do pętli Piaski**.

Uruchomiono **zastępczą linię autobusową Z-3**. Autobusu kursują na trasie: NOWE BEMOWO – Powstańców Śląskich – Radiowa (kierunek Koło) – Wrocławska – Powstańców Śląskich – NOWE BEMOWO.



POP-y w wakacje

Od 29 czerwca do 28 sierpnia – w związku z okresem wakacyjnym – będą nieczynne wybrane Punkty Obsługi Pasażerów Zarządu Transportu Miejskiego.

W lipcu i sierpniu nieczynne będą Punkty Obsługi Pasażerów zlokalizowane na stacjach metra: Marymont, Świętokrzyska 2 (linia M2, paw. 1011), Centrum 2 (paw. 2002 H), Imielin i Rondo ONZ.

Pozostałe punkty będą czynne w dotychczasowo obowiązujących godzinach.

125 i 135 dowożą do metra

Wraz z początkiem wakacji ZTM zmienił na stałe trasy trzech linii autobusowych: 125, 135 i 512. Dzięki nowym przystankom linie 125 i 135 dowożą pasażerów do II linii metra.



W czerwcu zostały oddane do użytku dodatkowe przystanki autobusowe na ul. Zamoyskiego, w sąsiedztwie stacji metra Stadion Narodowy. Jednocześnie zmieniono trasy linii **125** i **135**, tak **by dowoziły pasażerów do metra**. Autobusy kursują trasą: MIĘDZYLESIE/PKP OLSZYNKA GROCHOWSKA - ... - Grochowska – **Zamoyskiego** – **Jagiellońska** – **Okrzei** (powrót: **Kłopotowskiego**) – Targowa – PL. HALLERA.

Linie te, oprócz dowozu do metra, obsługują także połączenie lokalne na ul. Jagiellońskiej. Dlatego możliwe stało się wycofanie stamtąd linii 512. Jej trasa została skrócona do Dworca Wileńskiego.

119 nie pojedzie przejazdem kolejowym w Aninie

Autobusy linii 119 w najbliższych dniach nadal będą kursowały trasą objazdową biegnącą wiaduktem na ul. Czecha. Planowana od 27 czerwca zmiana trasy na prowadzącą przez przejazd kolejowy w Aninie nie była możliwa ze względów technicznych – warunki drogowe od strony ul. Lucerny uniemożliwiają bezpieczny przejazd 10-metrowym autobusem. Sytuacja komunikacyjna w Międzylesiu jest stale monitorowana i w przypadku wystąpienia dodatkowych utrudnień zostaną wprowadzone zmiany, dzięki którym będzie łatwiej poruszać się po terenie dzielnicy.

Autobusy linii **119 od 20 czerwca**, w związku ze zmianą organizacji ruchu wynikającą z budowy tunelu pod torami kolejowymi w Międzylesiu, **kursują trasą objazdową** – od ronda przy skrzyżowaniu ul. Lucerny / Patriotów / Widoczna: **Widoczna** – **Błękitna** – **Floriana** – **Trakt Lubelski – Sejmikowa (powrót: Kaczeńca – Skrzyneckiego – Powszechna – Widoczna) – Wydawnicza – Szpotańskiego – IX Poprzeczna (powrót: VIII Poprzeczna) – Kajki – Pożaryskiego – Żegańska** i dalej trasą podstawową.

Trasa ta będzie obowiązywała do odwołania.

Zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami z wykonawcą prac, **Zarząd Transportu Miejskiego planował od 27 czerwca wprowadzenie wygodniejszej dla pasażerów trasy**. Zakładano, że autobusy linii 119 pojadą – od skrzyżowania Lucerny i Widocznej: przejazd w Aninie – Szpotańskiego – IX Poprzeczna (powrót: VIII Poprzeczna) – Kajki – Pożaryskiego i dalej trasą podstawową.

Obecnie – ze względów technicznych i bezpieczeństwa pasażerów – **autobusy 10-metrowe i większe nie mają możliwości przejazdu przez przejazd kolejowy w Aninie**. Jest to związane z „ostrym" najazdem od strony ulicy Lucerny, którego pokonanie przez 10-metrowy lub dłuższy autobus skutkowałoby uszkodzeniem pojazdu.

Sytuacja komunikacyjna w Międzylesiu jest stale monitorowana. W najbliższych dniach zostaną podjęte decyzje dotyczące utrzymania obecnej organizacji komunikacji miejskiej w Międzylesiu lub wprowadzenia zmian.



112 i 184 zostają na swoich trasach

Trasy linii autobusowych 112 i 184 nie zmienią się. Na swoich obecnych trasach pozostały również linie 129, 167 i 197. Takie decyzje zapadły w wyniku konsultacji społecznych dotyczących organizacji komunikacji miejskiej na Bemowie po oddaniu do użytku trasy tramwajowej na ul. Powstańców Śląskich.

Trasa linii **184** nie zmieniła się, ale **autobusy kursują rzadziej**. Od 29 czerwca, zamiast co 15 minut w godzinach szczytu, podjeżdżają na przystanki co 20 minut.

Po wakacjach – w celu usprawnienia komunikacji na ul. Obrońców Tobruku – zostanie uruchomiona **dodatkowa linia autobusowa 397**, która będzie kursowała na trasie: **KOŁO** – ks. Janusza (powrót: ks. Janusza – Obozowa – Ciołka – Newelska – ks. Janusza – KOŁO) – ks. Bolesława – **Obrońców Tobruku** – Rudnickiego – Perzyńskiego – Żeromskiego – al. Zjednoczenia – **METRO STARE BIELANY**.

Autobusy będą podjeżdżały na przystanki tylko w godzinach szczytu, z częstotliwością co 15 minut (naprzemiennie z linią 197). Od 1 września zostanie także zmniejszona, z 12 do 15 minut, szczytowa częstotliwość kursowania linii 197.



„Elektryki" już na Trakcie Królewskim

10 elektrycznych solarisów przyjechało już do stolicy. Autobusy kursują Traktem Królewskim i obsługują linię 222. To pierwsze elektryczne pojazdy w taborze Miejskich Zakładów Autobusowych.

Sukcesywnie wymieniamy i unowocześniamy tabor Miejskich Zakładów Autobusowych. I sięgamy po coraz bardziej ekologiczne i ekonomiczne rozwiązania, zastępując auta spalinowe pojazdami niskoemisyjnymi. Po naszych ulicach jeżdżą już hybrydy i autobusy gazowe, a teraz na reprezentacyjnym Trakcie Królewskim kursują autobusy elektryczne – powiedziała **prezydent m.st. Warszawy Hanna Gronkiewicz-Waltz**.

Solarisy Urbino electric wyposażono w klimatyzację, monitoring, system informacji pasażerskiej i Internet. Mają baterie o pojemności ponad 200 kWh i silniki trakcyjne o mocy 160 kW, a ładowanie odbywa się przy wykorzystaniu metody plug-in z ładowarki o mocy 120 kW (co wystarczy na przejechanie 100 km).



Miasto inwestuje w ekologiczny transport publiczny, ograniczając tym samym emisję szkodliwych substancji i poziom hałasu na ulicach. W 2011 r. do Warszawy dotarły pierwsze ekologiczne hybrydowe autobusy, a w tym roku dołączyły do nich autobusy zasilane gazem LNG, które spełniają najbardziej rygorystyczną normę emisji spalin Euro 6. W latach 2015-2017 do stolicy przyjedzie kolejnych 130 niskoemisyjnych autobusów, które zostaną kupione przy wykorzystaniu środków unijnych.



Elektryczne autobusy stacjonują obecnie w zajezdni Woronicza, ale ich bazą docelową będzie zajezdnia Redutowa. Od 2007 roku spółka MZA kupiła już 927 nowoczesnych, niskopodłogowych autobusów za ponad miliard złotych.

Inauguracja kampanii społecznej „Bądźmy Razem Bezpieczni”

24 czerwca na terenie Zajezdni Tramwajowej R1 „Wola” rozpoczęła się VII edycja kampanii społecznej „Bądźmy Razem Bezpieczni”, organizowana przez Tramwaje Warszawskie.

Celem kampanii jest zwiększenie świadomości społeczeństwa na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz ograniczenie zagrożeń życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego.

Inaugurację tegorocznej kampanii rozpoczęła konferencja prasowa, która była okazją do podkreślenia znaczenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także konieczności eliminowania złych nawyków wszystkich uczestników ruchu drogowego. Wśród złych nawyków zidentyfikowano: blokowanie skrzyżowań oraz torowiska, przechodzenie przez torowisko w miejscu niedozwolonym, ignorowanie zakazów skrętu w lewo oraz łamanie pozostałych przepisów ruchu drogowego.

Po konferencji miał miejsce **panel dyskusyjny pt. „Dziecko najmniej świadomym i doświadczonym uczestnikiem ruchu drogowego”**. Eksperci, oprócz przestrzegania przed niebezpiecznymi sytuacjami na drodze, wyrazili nadzieję, że dzieci, po udziale w działaniach związanych z kampanią „Bądźmy razem Bezpieczni”, będą w przyszłości ostrożniejsi a z upływem lat staną się przykładem do naśladowania dla wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Następnie odbyła się **symulacja zderzenia tramwaju z samochodem osobowym** oraz pokaz profesjonalnej akcji ratowniczej z udziałem specjalistycznych służb. Pokaz w dobitny sposób zobrazował konsekwencje lekkomyślnego zachowania kierowcy przejeżdżającego przez torowisko.

Inauguracja zakończyła się **koncertem „Bezpieczna droga do szkoły”**. Koncert, którego celem było promowanie właściwych postaw i nawyków wśród dzieci, w sposób zabawny i przystępny przekazał najmłodszym warszawiakom wiedzę o bezpiecznym uczestniczeniu w ruchu drogowym.



W ramach kampanii Tramwaje Warszawskie wraz z partnerami przygotowały szereg **bezpłatnych działań edukacyjnych dla uczniów szkół podstawowych w Warszawie**:

- **Akademia Filmowa „Bądźmy Razem Bezpieczni”** w Multikinie (4 pokazy filmowe w dniach: 9 VII, 23 VII, 6 VIII, 20 VIII) w ramach akcji „Lato w mieście”. W programie m.in.: prelekcje filmów edukacyjnych dotyczących bezpieczeństwa dzieci i młodzieży w środkach komunikacji miejskiej oraz na drodze oraz projekcja pełnometrażowego filmu pt. „Kacper i Emma – najlepsi przyjaciele”
- **spektakl edukacyjny „Kulek”** w Teatrze Kamienica (12 spektakli – od 1 X do 31 XII 2015 r., dla łącznie ok. 4 000 dzieci – zapisy od 1 IX). Poprzez przygody nietypowego przyjaciela Kacpra, Kulka – ulubieńca publiczności – dzieci nauczą się, jak należy zachowywać się podczas jazdy tramwajem, jak reagować w sytuacjach zagrożenia zdrowa i życia w taki sposób, by zawsze bezpiecznie dotrzeć do celu
- **interaktywne warsztaty edukacyjne „Tajemnica tramwaju”** w Instytucie Teatralnym (20 warsztatów jesienią 2015 r. dla ok. 1 200 dzieci – zapisy od września) skierowane są dla uczniów klas 1-6 i bazują na formule zabawy teatralnej i dotyczą bezpieczeństwa w ruchu tramwajowym
- **warsztaty edukacyjne w Miasteczku Ruchu Drogowego Straży Miejskiej** przy ul. Sołtyka 8/10 w Warszawie (200 lekcji od 21 IX do 30 X 2015 r. dla ok. 6 000 dzieci – zapisy od 1 września) przeznaczone dla uczniów klas 4-6. Stacjonarne Miasteczko Ruchu Drogowego to blisko 4 tys. m kw. placu manewrowego, 750 m jezdni i ścieżek rowerowych, 38 m torów tramwajowych, 20 sygnalizatorów świetlnych, 130 znaków drogowych, tramwaj, zapory kolejowe, skrzyżowania i rondo, gdzie najmłodsi mogą zdobywać nie tylko wiedzę teoretyczną, ale także praktyczne umiejętności poruszania się po mieście.

Z każdym rokiem, dzięki działaniom takim jak kampania „Bądźmy Razem Bezpieczni”, zmniejsza się liczba wypadków i kolizji z udziałem tramwajów. Pasażerowie są coraz bardziej świadomi ewentualnych niebezpieczeństw ruchu miejskiego, również tych związanych z komunikacją tramwajową.



Po sąsiedzku – sprawdzamy komunikację podmiejską

fot. Leszek Peczyński

Dwa tygodnie – tyle, jeśli wszystko idzie zgodnie z planem, cieszymy się zazwyczaj wakacyjnym urlopem. Część z nas wyjedzie z Warszawy, a niektórzy spędzą w niej całe lato. W lepszej sytuacji są uczniowie i studenci, przed którymi dwa albo trzy miesiące odpoczynku. Mamy dla Państwa propozycję – zarówno dla tych, którzy spędzą urlop w nadmorskim kurorcie, ale będą nudzić się w kolejne letnie weekendy, jak i dla tych, którzy będą odpoczywać na miejscu. Odwiedźmy naszych sąsiadów w Radzyminie, Sulejówku, Otwocku, Górze Kalwarii, Konstancinie-Jeziornie, Piasecznie, Kampinoskim Parku Narodowym, Jabłonnie i nad Jeziorem Zegrzyńskim. Wszędzie dojedziemy komunikacją miejską.

Gdybyśmy spytali przypadkowo spotkane osoby, z czym kojarzą im się poszczególne miejscowości, większość prawdopodobnie odpowiedziałaby stereotypowo. Ale uwaga! Możemy się zdziwić. Często nawet nie zdajemy sobie sprawy, jakie atrakcje czekają na nas kilkanaście kilometrów od Warszawy.

Dla większości osób **Radzymin** to miejsce związane z wojną polsko-bolszewicką i bitwą z 1920 roku, która przeszła do historii jako Cud nad Wisłą. To prawda, ale jednocześnie w mieście możemy natknąć się na **wyjątkowy budynek z 1779 roku**, który wybudowano, aby stworzyć **przytułek dla ubogich**. Powstał z inicjatywy pierwszej w Radzyminie instytucji dobroczynnej – Fundacji ks. Czartoryskiej.

Na hasło **Sulejówek** wszyscy krzykną – marszałek Piłsudski! Zgadza się. Niewiele osób zapewne jednak wie, że w tym roku do jego dworku **„Milusin”, po 68 latach wróciło część oryginalnych mebli i obrazów**. Okazało się, że przez cały czas znajdowały się w ośrodku Ministerstwa Obrony Narodowej w Helenowie.

Otwock – oczywiście, że świdermajery. Ale także **wyjątkowe zabudowania na trasie kolejowej prowadzącej do miasta**. Na stacjach Międzylesie, Radość, Miedzeszyn, Falenica, Michalin, Józefów i Świder zachowały się „skrzydlate” zadaszenia i ozdobne liternictwo nazw stacji. Pochodzą one z okresu przebudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego rozpoczętego w latach 30. XX wieku.

Jeżeli zdarzyło się już nam odwiedzić **Górę Kalwarię**, to najprawdopodobniej przed Wielkanocą na Misterium Męki Pańskiej. Warto także pojechać do miasta ze względu na jego **układ urbanistyczny na planie krzyża łacińskiego**, bazujący na usypanym wzgórzu i dwóch przecinających się ulicach. W miejscu ich skrzyżowania wybudowano Kaplicę Piłata (obecnie kościół pw. Podwyższenia Krzyża), przy wierzchołku krzyża kościół Bernardynów, a przy zakończeniach jego ramion klasztory Dominikanów i Pijarów. Uważajmy też po czym stąpamy – podobno założyciel miasta w XVII wieku kazał sprowadzić z Jerozolimy ziemię, którą rozsypano wzdłuż głównych traktów...

Konstancin-Jeziorna od wielu lat kojarzy się z uzdrowiskiem. Ale przy jednej z ulic odnajdziemy **willę „Świt", w której przez kilka lat mieszkał Stefan Żeromski**. To właśnie tam powstały fragmenty „Przedwiośnia".

Do **Piaseczna** kiedyś jeździły trolejbusy. A obecnie z Piaseczna możemy wybrać się do Tarczyna **kolejką wąskotorową**.

Kampinoskiego Parku Narodowego zapewne nie trzeba Państwu rekomendować – to wymarzone miejsce na długie spacery i wycieczki rowerowe. Gdyby ktoś jednak dotychczas nie miał okazji go odwiedzić, być może zachęci go możliwość spotkania **rzęskorka rzeczka – jedynego w Europie jadowitego ssaka**. „Urzęduje" on na trasie ścieżki dydaktycznej łączącej Palmiry z Truskawiem.

Gdy pada hasło **Jabłonna** przed oczyma staje nam przepiękny kompleks pałacowo-ogrodowy. Warto zwrócić także uwagę na mniejsze budowle znajdujące się w ogrodzie – m.in. **łuk triumfalny poświęcony księciu Józefowi Poniatowskiemu**. Przejście pod nim jest szczególnie rekomendowane zakochanym parom.

Na koniec, aby poleniuchować nad wodą warto wybrać się nad **Jezioro Zegrzyńskie**. Czekają na Państwa dwie **plaże** – jedna w **Nieporęcie**, a druga w **Wieliszewie**.

Zachęcamy Państwa do poznawania okolic Warszawy. Do wszystkich miejsc można dojechać środkami komunikacji miejskiej – autobusami lub pociągami SKM. Wszystkie z zaprezentowanych miejscowości znajdują się w drugiej strefie biletowej, więc trzeba kupić odpowiedni bilet – ważny w 1. i 2. strefie biletowej. Dla osób, które na co dzień nie korzystają z transportu zbiorowego, a chcą w sobotę wybrać się np. do Konstancina-Jeziorny, a w niedzielę nad Jezioro Zegrzyńskie najatrakcyjniejszy będzie bilet weekendowy lub bilet weekendowy grupowy. Szczegółowe informacje dotyczące rodzajów i cen biletów oraz stref biletowych są dostępne na stronie www.ztm.waw.pl.



fot. Leszek Peczyński



RADZYMIN

„Radzę miń” czy Radzymir?

Radzymin dzieli od Warszawy około 17 km. Wystarczy tylko przy Dworcu Wschodnim albo Dworcu Wileńskim wsiąść do autobusu linii 738.

Według miejskiej legendy, początki ziemi radzymińskiej sięgają XIII wieku i wiążą się z ks. Konradem Mazowieckim, który chcąc nagrodzić swojego sługę za lojalność, nadał mu w posiadanie okoliczne tereny. Ze względu na charakter okolicy – teren bagienny otoczony licznymi puszczami, nakazał mu także strzec bezpieczeństwa. **Dworzanin ostrzegał przejeżdżających kupców o możliwych rabunkach używając określenia „radzę omiń”**, co z czasem ewaluowało w powiedzenie „radzę miń”. Dla odmiany, wielu historyków uważa, że nazwa miasta pochodzi od imienia Radzymir.

Pomijając legendy, pierwszy dokument związany z miastem nosi datę 1440 roku i dotyczy przywileju lokacyjnego nadanego przez ks. Bolesława IV. Podczas zaborów miejscowość znajdowała się początkowo pod zaborem austriackim, a później rosyjskim.

Ważną datą w dziejach Radzymina jest **rok 1920**. W sierpniu, podczas **wojny polsko-bolszewickiej** miała miejsce bitwa, w trakcie której **miasto czterokrotnie przechodziło z rąk do rąk**. Zwycięstwo Polski 15 sierpnia odegrało, według historyków, kluczową rolę w dziejach Polski, Europy a nawet świata. Bitwa zaliczana jest do dwudziestu najważniejszych starć Europy. Dzięki Cudowi nad Wisłą obecnie obchodzimy święto narodowe – Dzień Wojska Polskiego.

W okresie powojennym miasto zostało odbudowane oraz powiększyło swoją powierzchnię o niemal 10 km kw., zaś czasy PRL przyniosły ponad dwukrotne zwiększenie liczby mieszkańców. Obecnie miasto jest siedzibą gminy, a niewielka odległość od stolicy sprawia, że jest ważnym punktem transportowo-handlowym.

Nie wyjeżdżaj z miasta, dopóki nie odwiedzisz

- **Cmentarz Żołnierzy Polskich 1920 roku**
  ul. Jana Pawła II



Cmentarz Żołnierzy Polskich 1920 roku

Na cmentarzu znajdują się zbiorowe mogiły żołnierzy polskich, którzy polegli w bitwie pod Radzyminem w 1920 roku, zamordowanych w 1939 roku oraz groby walczących w ramach organizacji konspiracyjnych w latach 1939 – 1944.

W kaplicy cmentarnej wystawiono obraz Matki Boskiej Ostrobramskiej oraz urny z ziemią z Katynia i z cmentarzy żołnierzy polskich 1920 roku z Grodna, Nowogródka i Wołkowyska.

DOJAZD:

- linia: **738**
- trasa: Dw. Wschodni (Kijowska) – Dw. Wileński – Radzymin / Os. Victoria
- przystanek: **Cmentarz 1920 r.**

- **Kolegiata Przemienienia Pańskiego**
  ul. Polskiej Organizacji Wojskowej 1

Klasycystyczny kościół został wzniesiony w latach 1779 – 1780. Murowana, jednonawowa, dekorowana trójkątnym szczytem budowla została przebudowana oraz powiększona w latach 1897 – 1919. Podczas II Wojny Światowej fronton kościoła został wysadzony w powietrze przez uciekających hitlerowców. Podczas odbudowy świątyni elewacja frontowa zyskała cechy klasycystyczne. Wewnątrz kościoła zachowane jest bogate w cenne detale wyposażenie sprzed wieków. Warto wymienić ołtarz główny wraz z prospektem organowym oraz wiele rzeźb i obrazów.



Kolegiata Przemienienia Pańskiego z XVIII wieku

DOJAZD:

- linia: **738**
- trasa: Dw. Wschodni (Kijowska) – Dw. Wileński – Radzymin / Os. Victoria
- przystanek: **Traugutta**

- **Szkoła elementarna i przytułek dla ubogich z 1779 r.**
  pl. Kościuszki 3



Szkoła elementarna i przytułek dla ubogich – pierwsza instytucja dobroczynna w Radzyminie

Fundacja ks. Czartoryskiej, założona przez proboszcza radzymińskiego Kazimierza Narbutta, w postaci przytułku była pierwszą w Radzyminie instytucją dobroczynną. Pod zaborem austriackim, w 1797 roku szkoła oraz przyczółek zostały rozwiązane. W 1818 roku, kiedy Radzymin stał się częścią Królestwa Polskiego przywrócono ich poprzednie funkcje. W 1867 roku, po upadku Powstania Styczniowego, Rosjanie utworzyli szkołę ludową o charakterze rusyfikacyjnym. Po odzyskaniu niepodległości funkcjonowała tu szkoła powszechna. Po II Wojnie Światowej budynek pełnił do 1992 roku funkcję internatu Studium Wychowania Przedszkolnego. Przed budynkiem znajduje się figura św. Jana Nepomucena.

DOJAZD:

- linia: **738**
- trasa: Dw. Wschodni (Kijowska) – Dw. Wileński – Radzymin / Os. Victoria
- przystanek: **Traugutta**



Szkoła wybudowana w połowie XIX wieku według projektu Antonio Corazziego. Obecnie mieści się tu liceum ogólnokształcące

- **Szkoła klasycystyczna**
  ul. Konstytucji 3 Maja 26

Szkoła, zaprojektowana przez Antonio Corazziego, powstała w latach 1843 – 1844. W dwupiętrowym budynku, zwanym przez radzymińskich mieszczan „gmachem", znajdowała się szkoła wraz z internatem. Obecnie mieści się tu II Liceum Ogólnokształcące.

DOJAZD:

- linia: **738**
- trasa: Dw. Wschodni (Kijowska) – Dw. Wileński – Radzymin / Os. Victoria
- przystanek: **Norwida**

- **Klasycystyczny Szpital Wojskowy**
  ul. Konstytucji 3 Maja 19

Budynek, oddany do użytku w 1843 roku, zaprojektował Henryk Marconi. Wojska rosyjskie przeznaczyły go na szpital dla chorych żołnierzy. Od 1867 roku budynek był związany z władzami powiatowymi, a od 1992 roku mieścił się w nim Instytut Wychowania Przedszkolnego. Obecnie stanowi siedzibę Ośrodka Pomocy Społecznej, Urzędu Stanu Cywilnego i Wydziału Budownictwa.



Klasycystyczny budynek oddany do użytku w 1843 roku. Początkowo pełnił funkcję szpitala wojskowego

DOJAZD:

- linia: **738**
- trasa: Dw. Wschodni (Kijowska) – Dw. Wileński – Radzymin / Os. Victoria
- przystanek: **Norwida**

- **Dawny cmentarz żydowski**
  ul. Mickiewicza

Pochodzący z XVIII wieku cmentarz, po niemal całkowitym zniszczeniu podczas II Wojny Światowej, został przekształcony w park. O pierwotnym charakterze przypomina postument oraz sarkofag z tabliczkami w językach hebrajskim i polskim.

DOJAZD:

- linia: **738**
- trasa: Dw. Wschodni (Kijowska) – Dw. Wileński – Radzymin / Os. Victoria
- przystanek: **Norwida**

- **Droga Golgoty Narodu Polskiego**

Osią wydarzeń 1920 roku była szosa warszawska, wzdłuż której polskie pułki piechoty rozwijały tyraliery, a ranni żołnierze byli nią wywożeni do szpitali polowych. Dodatkowo wąskotorową kolejką marecką dowożono na linię frontu wojsko wraz z zaopatrzeniem. Ostateczne zdobycie miasta zostało okrzyknięte Cudem nad Wisłą. Obecnie wzdłuż ulicy znajduje się szeroki chodnik łączący cmentarz z centrum Radzymina, przy którym zostały ustawione repliki krzyży Virtuti Militari, upamiętniające pułki wojska, mieszkańców Radzymina i wybranych dowódców związanych z bitwą.

DOJAZD:

- linia: **738**
- trasa: Dw. Wschodni (Kijowska) – Dw. Wileński – Radzymin / Os. Victoria
- przystanki: **Cmentarz 1920 roku, Ks. Czartoryskiej**

Tekst i fot.: Leszek Peczyński

Informacje opracowano na podstawie strony internetowej Urzędu Miasta i Gminy Radzymin www.radzymin.pl oraz strony Wirtualnego Przewodnika po Radzyminie www.radzymin.org

Otradno znaczy przyjemnie

Sulejówek – nazywany, ze względu na liczne kompleksy leśne „zielonym” miastem – jest położony 18 km od centrum Warszawy.

Pierwsze wzmianki o wsi Suleno, na którą składało się kilka chat i karczma, pochodzą z 1526 roku. Okolice zawdzięczają swój rozwój kolei i wojsku. **W 1866 roku otwarto Warszawsko-Terespolską Drogę Żelazną**. W sąsiedztwie utworzonych stacji kolejowych, w tym **stacji „Miłosna”**, zaczęły powstawać osiedla mieszkaniowe pracowników kolei. Wybudowano także cegielnię i cechownię drewna.

Na przełomie XIX i XX wieku władze carskie utworzyły rembertowski poligon artyleryjski, co skutkowało osiedlaniem się w okolicy rosyjskich oficerów.

Ogromne znaczenie dla historii Sulejówka miało sprowadzenie się w 1920 roku do dworku „Siedziba” pierwszego premiera Niepodległej Jędrzeja Moraczewskiego wraz z żoną. To i z ich polecenia, rok później Aleksandra Szczerbińska (później Piłsudska) kupiła w Sulejówku willę „Otradno”, potocznie zwaną „Drewniakiem”. W 1923 roku żołnierze wybudowali w darze Józefowi Piłsudskiemu dworek „Milusin”. **Marszałek mieszkał w Sulejówku w latach 1923 – 1926, a później regularnie tam bywał**.

W 1962 roku Sulejówek, stanowiący od 1952 roku dzielnicę powiatu otwockiego, uzyskał prawa miejskie.

Dworek „Milusin” – marszałek Józef Piłsudski mieszkał w nim w latach 1923 – 1926



fot. Muzeum Józefa Piłsudskiego w Sulejówku



fot. Muzeum Józefa Piłsudskiego w Sulejówku

Dworek „Milusin” w Sulejówku

Dworek „Milusin” w 2000 roku wrócił w ręce rodziny Piłsudskich, a osiem lat później Fundacja Rodziny Józefa Piłsudskiego oraz Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego powołali Muzeum Józefa Piłsudskiego.

Obecnie w Sulejówku mieszka ponad 18 tys. osób.

Nie wyjeżdżaj z miasta, dopóki nie odwiedzisz

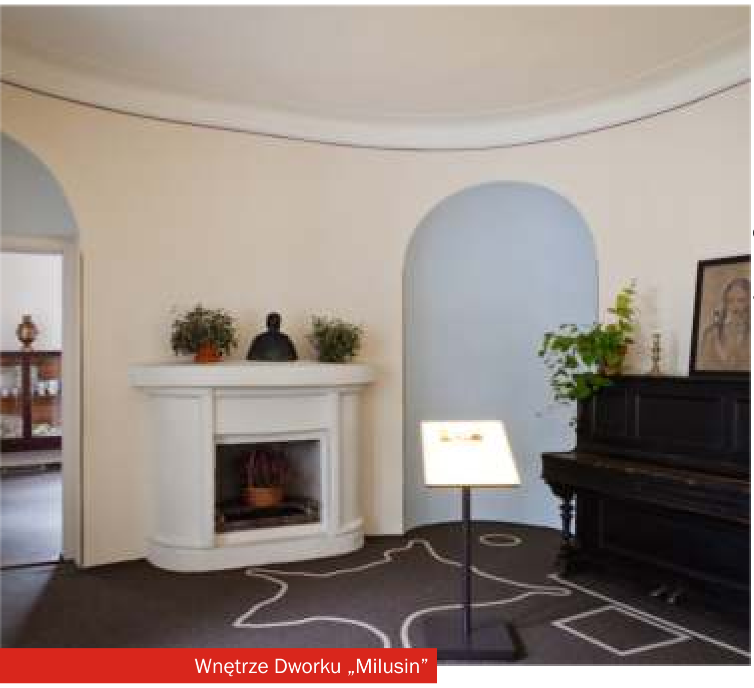
- **Zespół willowy z willami „Milusin”, Otradno” i „Bzów”** ul. Oleandrów 5

W Sulejówku, przy ulicy Oleandrów, znajduje się wyjątkowe miejsce związane z Józefem Piłsudskim. Na prawie czterohektarowym terenie stoją trzy wille: „Otradno”, zwana także „Drewniakiem”, „Milusin” i „Bzów”.

Drewniany budynek „Otradno” kupiła w 1921 roku przyszła żona Józefa Piłsudskiego – Aleksandra Szczerbińska. Willa ta była pierwszym domem marszałka w Sulejówku. W 1923 roku żołnierze wybudowali dla swojego wodza willę „Milusin”. Piłsudski mieszkał w niej do 1926 roku, a później regularnie tam bywał.

II Wojna Światowa nie wpłynęła znacząco na stan dworku, ale jego wyposażenie i pamiątki po rodzinie Piłsudskich zostały rozgrabione w okresie Polski Ludowej. Od 1952 roku w budynku mieściło się przedszkole. W 2000 roku wille „Milusin” i „Otradno” zostały zwrócone rodzinie Piłsudskich. Osiem lat później Fundacja Rodziny Józefa Piłsudskiego oraz Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego powołali Muzeum Józefa Piłsudskiego.

W muzeum znajdują się zbiory z okresu od Powstania Styczniowego do śmierci Józefa Piłsudskiego w 1935 roku. Są dostępne także świadectwa pamięci o marszałku po chwilę obecną. Muzeum poprzez swoje eksponaty stara się przybliżyć m.in. losy Polski i Polaków pod zaborami na przełomie XIX i XX wieku, działalność Legionów Polskich,



fot. Muzeum Józefa Piłsudskiego w Sulejówku

Wnętrze Dworku „Milusin”

tworzenie od 1918 roku suwerennej II Rzeczypospolitej Polskiej oraz walkę o kształt i granice Polski w latach 1918 – 1922.

W lutym br. w dworku „Milusin” miało miejsce wyjątkowe wydarzenie – do domu marszałka wróciły oryginalne przedmioty wywiezione w 1947 roku na rozkaz władz Polski Ludowej. Po wieloletnich poszukiwaniach okazało się, że przedmioty znajdują się w pałacu w Helenowie – reprezentacyjnym ośrodku Ministerstwa Obrony Narodowej. Na początku tego roku do „Milusina” wróciły m.in. obrazy, rzeźba i meble.

Obecnie – przy wsparciu Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego – trwają prace mające na celu budowę nowego budynku muzealnego ze stałą ekspozycją, rewaloryzację istniejących budynków oraz odtworzenie lasu, parku i ogrodu.

Dworek „Milusin” – w związku z rozpoczynającymi się pracami – można zwiedzać od środy do niedzieli, w godzinach 10.00 – 16.00 po wcześniejszym zgłoszeniu telefonicznym pod numerem telefonu 22 783-02-30. Wstęp do muzeum jest bezpłatny.

Szczegółowe informacje są dostępne na stronie www.muzeumpilsudski.pl

- **Skwer Niepodległości z pomnikiem J. Piłsudskiego**
  skrzyżowanie ulic Piłsudskiego i Paderewskiego

Na skwerze znajduje się pomnik Józefa Piłsudskiego autorstwa Karola Badyna z Akademii Sztuk Pięknych w Krakowie. Dzieło zatytułowane „Lekcja historii” przedstawia



Józef Piłsudski z córkami Wandą i Jadwigą – pomnik zatytułowany „Lekcja historii” został odsłonięty na Skwerze Niepodległości w 2010 r.

postać Józefa Piłsudskiego w mundurze, wspartego na szabli oraz jego dwie córki – Wandę i Jadwigę.

- **Dworek „Siedziba”**
  skrzyżowanie ulic Piłsudskiego i 11 Listopada

Być może gdyby nie małżeństwo Jędrzeja i Zofii Moraczewskich Józef i Aleksandra Piłsudska nigdy nie zamieszkaliby w Sulejówku. To z ich polecenia przyszła żona Piłsudskiego – Aleksandra Szczerbińska kupiła w 1921 roku willę „Otradno”. Przed dworkiem „Siedziba” – wpisanym do rejestru zabytków w 1987 roku – znajduje się pamiątkowa tablica odsłonięta w 1988 roku z okazji obchodów 70-lecia Odzyskania Niepodległości.



Dworek „Siedziba” – dom pierwszego premiera Niepodległej Jędrzeja Moraczewskiego

DOJAZD DO SULEJÓWKA:

- linia: **SKM S2**
- trasa: Warszawa Lotnisko Chopina – Warszawa Śródmieście – Sulejówek Miłosna
- stacja: **Sulejówek**

Tekst: Magdalena Potocka

Informacje opracowano na podstawie strony internetowej Urzędu Miasta Sulejówek www.umsulejowek.pl oraz strony Muzeum Józefa Piłsudskiego www.muzeumpilsudski.pl

OTWOCK

Koleją elektryczną do szlaku Andriollego



fot. Leszek Peczyński

Wawer, Międzylesie, Radość, Miedzeszyn i Falenica oraz Józefów i Otwock – to osiedla i miejscowości leżące wzdłuż tzw. „linii otwockiej". Jest to dawny obszar kuracyjny, obejmujący południowo-wschodnią część Warszawy, po wschodniej stronie Wisły. Jego główną oś wyznacza przebieg linii kolejowej nr 7 łączącej Warszawę Wschodnią z Lublinem przez Otwock, Pilawę i Dęblin. To jedna z najbardziej urokliwych i najciekawszych okolic stolicy, chętnie odwiedzana przez amatorów pieszych wędrówek po tutejszych lasach oraz miłośników zabytków architektury i techniki.

Szlakiem zabytków techniki

W okolice „linii otwockiej" najlepiej wybrać się koleją. Pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej linii S1 kursują między Pruszkowem a Otwockiem, tak jak przed II wojną światową, gdy 15 grudnia 1936 roku uruchomiono na tej trasie pierwszą w II Rzeczypospolitej zelektryfikowaną linię kolejową. Linia kolejowa ma ciekawą historię, której świadectwem są zachowane do dziś elementy wyposażenia stacji i przystanków osobowych.

Wyposażenie dworców i peronów jest pamiątką po wielkiej przebudowie Warszawskiego Węzła Kolejowego, którą rozpoczęto na początku lat 30. XX wieku. Zakładała ona połączenie linii kolejowych znajdujących się po przeciwnych brzegach Wisły tunelem średnicowym pod Śródmieściem, elektryfikację wszystkich linii podmiejskich wokół Warszawy oraz zwiększenie przepustowości połączeń poprzez zakup nowego taboru i przebudowę peronów i stacji.



fot. NAC/Archiwum Ilustracji Ilustrowanego Kuriera Codziennego

Otwarcie zelektryfikowanej linii łączącej Warszawę z Otwockiem odbyło się 15 grudnia 1936 roku. Pierwszy pociąg na stacji w Józefowie

DOJAZD DO LINII OTWOCKIEJ:

- linia: **SKM S1**
- trasa: Pruszków – Warszawa Śródmieście – Otwock
- stacje: **Warszawa Wawer, Warszawa Międzylesie, Warszawa Falenica, Józefów, Świder, Otwock**

Uwaga! Od 14 czerwca na linii otwockiej występują ograniczenia w ruchu pociągów **Część z nich zaczyna i kończy kursy na stacji Warszawa Wawer**. Zachęcamy do wcześniejszego zapoznania się z rozkładem jazdy.

Linia kolejowa nr 7, na odcinku od Warszawy Wschodniej do Otwocka jest dwutorowa i ma charakter aglomeracyjny. Większość budowli stacyjnych pamięta czasy świetności przedwojennej kolei warszawskiej. Na stacjach **Międzylesie**, **Radość**, **Miedzeszyn**, **Falenica**, **Michalin**, **Józefów** i **Świder** do dziś zachowały się **modernistyczne betonowe wiaty** o charakterystycznej „skrzydlatej" formie zadaszeń, pawilony kasowe i poczekalnie obłożone klinkierem. Warto też zwrócić uwagę na **ozdobne liternictwo nazw stacji** oraz informacji pasażerskiej utrzymane w stylu charakterystycznym dla modernistycznej typografii dwudziestolecia międzywojennego.



fot. autorstwa KubaZ - Praca własna. Licencja GFDL na podstawie Wikimedia Commons [link]

Stuletni dworzec w Otwocku został w tym roku wpisany do rejestru zabytków

Szczególnym obiektem jest stuletni dworzec w Otwocku – wpisany w tym roku, razem z peronami i wiatami – do rejestru zabytków. Budynek i perony końcowe umiejscowiono w wyjątkowy sposób – pomiędzy torami szlakowymi linii nr 7, które omijają cały kompleks od wschodu i od zachodu.

Na „linii otwockiej" można odnaleźć też kilka pamiątek po dawnej Kolei Jabłonowskiej, która niegdyś pełniła ważne znaczenie w komunikacji okolicznych mieszkańców z Warszawą (jej historię opisaliśmy w iZTM w numerach 2/84 i 3/85). Do naszych czasów zachowały się budynki dawnych stacji w Otwocku, Świdrze, Józefowie, Falenicy, Międzylesiu i Wawrze. Nad rzeką Świder znajduje się dawny most kole-



fot. Leszek Peczyński

Na budynku dawnego dworca kolejowego w Międzylesiu zachował się napis z nazwą stacji

jowy używany dziś przez pieszych. Trasa kiedyś zajęta przez tory służy dziś głównie spacerowiczom.

Szlakiem Andriolliego

Te wille, jak wójt podaje, są w stylu świdermajer – pisał Konstanty Ildefons Gałczyński w wierszu „Wycieczka do Świdra". To właśnie **świdermajery** są najbardziej charakterystycznym elementem krajobrazu „linii otwockiej". Nazwa ta odnosi się do określenia stylu w letniskowej architekturze drewnianej, licznie powstającej na tych terenach na przełomie XIX i XX wieku.

Styl ten, zwany też nadświdrzańskim, został stworzony przez polskiego rysownika i malarza – Michała Elwiro Andriollego. Artysta zawarł w nim elementy charakterystyczne dla budownictwa mazowieckiego, zaczerpnął też inspirację z architektury alpejskiej. Charakterystyczne dla świdermajerów są bogate i misternie rzeźbione ażurowe zdobienia werand i ganków.



fot. www.turystycznyotwock.pl

Willa Róża



fot. www.turystycznyotwock.pl

Dawne uzdrowisko Abrama Górewicza

Dziś w Otwocku i w okolicach znajduje się kilkadziesiąt świdermajerów zachowanych w różnym stanie. Niestety część z nich jest zaniedbana lub w stanie ruiny. Są jednak i takie, które w ostatnich latach przeszły gruntowną renowację.

Do największych otwockich zabytków reprezentujących styl nadświdrzański należą:

- willa „Martynówka" (ulica Kraszewskiego 101)
- dawne uzdrowisko Abrama Górewicza (ulica Armii Krajowej 8).

Spacerując po Otwocku warto też zwrócić uwagę na inne, mniejsze „świdermajery":

- willa gen. Jacymirskiego (ulica Kościelna 2)
- dom Ireny Sendlerowej (ulica Kopernika 8)
- willa Kasperowiczówka (ulica Prusa 13)
- dawny pensjonat „Eden" (ulica Konopnickiej 12/14)
- willa Kahana (ulica Konopnickiej 7)
- willa Róża (ulica Kościuszki 32)
- willa Podole z dawną apteką (ulica Kościuszki 11)
- willa Na Górce (ulica Kruczkowskiego 10).

Spacer brzegiem Świdra

Wyjątkowe walory krajobrazowe „oferuje" rzeka Świder, wpadająca do Wisły na granicy Otwocka i Józefowa. Charakteryzuje się sennym i płytkim korytem z licznymi meandrami i starorzeczami, otoczonymi lasem. W sezonie wypoczynkowym brzegi Świdra stają się popularnym miejscem wypoczynku dla okolicznych mieszkańców.

Tekst: Maciej Beister

Informacje opracowano na podstawie:

- *Narodowy Instytut Dziedzictwa, Modernistyczne wiaty i przystanki kolejowe Warszawskiego Węzła Kolejowego . O konieczności ochrony konserwatorskiej*
- *Turystyczny Otwock – Otwockie szlaki turystyczne, www.turystycznyotwock.pl*



fot. „Świder river2" autorstwa Mateusz Włodarczyk - Praca własna. Licencja CC BY-SA 3.0 na podstawie Wikimedia Commons link

Miasto na ziemi z Jerozolimy

20 km – ta niewielka odległość dzieli Warszawę od miejscowości o niezwykłej historii i wyjątkowym układzie urbanistycznym – Góry Kalwarii.

Początków miasta należy szukać w średniowiecznej wsi Góra, która stanowiła doskonałe miejsce przeprawy na drugi brzeg Wisły. Okres intensywnego rozwoju Góry Kalwarii przypadł na wiek XVII i był związany z osobą biskupa poznańskiego Stefana Wierzbowskiego. Biskup kupił wieś w 1666 roku i postawił sobie za cel **wybudowanie Nowej Jerozolimy** z licznymi kościołami i klasztorami. Na jego polecenie sprowadzono z Jerozolimy ziemię, którą rozsypano wzdłuż głównych traktów osady. O wyjątkowym charakterze miasta zdecydował **układ urbanistyczny oparty na planie krzyża łacińskiego**. Podstawę miasta stanowiło usypane wzgórze i dwie przecinające się ulice. W miejscu ich skrzyżowania stanęła Kaplica Piłata, przy wierzchołku krzyża – kościół Bernardynów, a przy zakończeniach ramion krzyża – klasztory Dominikanów i Pijarów. Góra Kalwaria stała się miejscem kultu religijnego, do którego pielgrzymowali wierni z całego kraju.

Powolny upadek miasta zapoczątkowała śmierć biskupa Wierzbowskiego. Sytuacja zaczęła się powoli zmieniać w 1802 roku, gdy władze pruskie (w latach 1795 – 1807 Góra Kalwaria znajdowała się pod zaborem pruskim) zniosły przywilej „de non tolerandis Judaeis", zakazujący osiedlania się Żydów w mieście. Przywilej – nadany za czasów biskupa Wierzbowskiego – miał na celu podkreślenie charakteru miasta jako miejsca kultu religijnego.



fot. Urząd Miasta i Gminy Góra Kalwaria

Kościół pw. Podwyższenia Krzyża, konsekrowany w 1679 roku, początkowo nosił nazwę Kaplicy Piłata

W XIX wieku Góra Kalwaria stała się miastem żydowskim i ośrodkiem chasydyzmu, Żydzi nazywali ją Ger (z hebrajskiego – nawrócony). Wybuch II Wojny Światowej zakończył ten etap rozwoju miasta. W 1941 roku hitlerowcy wywieźli do Treblinki około 3,3 tys. Żydów z Góry Kalwarii i okolicznych wsi. Prawie wszyscy zginęli. Po wojnie do miasta wróciło tylko kilkudziesięciu. W 1945 roku, tuż po zakończeniu działań wojennych, rozpoczęto odbudowę miasta. Obecnie mieszka w nim ponad 25 tys. osób.

Nie wyjeżdżaj z miasta, dopóki nie odwiedzisz

- **Kościół pw. Podwyższenia Krzyża**
  skrzyżowanie ulic Pijarskiej i Kalwaryjskiej

Kościół – konsekrowany w 1679 roku – jest potocznie zwany kościołem na górce. Nazwa ta jest związana z jego położeniem – został ustawiony na wzniesieniu usypanym w ramach założeń układu urbanistycznego miasta. Początkowo nosił nazwę Kaplicy Piłata. Z tego miejsca, przed 300 laty, wyruszali pielgrzymi podczas Misteriów Męki Pańskiej. Tradycja ta została wznowiona i również obecnie każdego roku w Wielki Piątek odbywa się Droga Krzyżowa, a w Niedzielę Palmową Misterium Męki Pańskiej.

W podziemiach kościoła znajduje się sarkofag z ciałem biskupa Stefana Wierzbowskiego, a przed świątynią – jego nagrobek.

- **Wieczernik na Mariankach**
  ul. St. Papczyńskiego 6



fot. Urząd Miasta i Gminy Góra Kalwaria

Wieczernik na Mariankach

Wieczernik wybudowano w XVII wieku wraz założeniem Nowej Jerozolimy. Miał symbolizować tajemnice Wielkiego Czwartku. Biskup Wierzbowski sprowadził do kościoła zakon Marianów. Wieczernik otoczony jest parkiem, na terenie którego zostały ustawione rzeźbione w kamieniu stacje drogi krzyżowej.



fot. Urząd Miasta i Gminy Góra Kalwaria

Wieczernik na Mariankach – w otaczającym go parku zostały ustawione kamienne stacje drogi krzyżowej

- **Kościół Parafialny pw. Niepokalanego Poczęcia NMP**
  ul. bł. ks. Sajny 2

W kościele, budowanym w latach 1755 – 1759, wystawiona jest wyjątkowa płaskorzeźba z połowy XVI wieku. Przestawia Pietę – Matkę Boską trzymającą w ramionach martwe ciało Chrystusa. Sylwetki wykonano z masy woskowej pokrytej częściowo barwną polichromią, a włosy i brodę Chrystusa z naturalnych włosów.

- **Dom Modlitwy**
  ul. Dominikańska 10/12

W XIX wieku Góra Kalwaria stała się ośrodkiem chasydyzmu. Około 1859 roku w mieście osiadł założyciel dynastii cadyków Izaak Meir Alter. Wybudowano dla niego dwór oraz Dom Modlitwy przeznaczony dla odwiedzających Górę Kalwarię chasydów



fot. Urząd Miasta i Gminy Góra Kalwaria

Cmentarz żydowski w Górze Kalwarii

- **Czersk – ruiny Zamku Książąt Mazowieckich**

Nieopodal Góry Kalwarii położony jest Czersk, na terenie którego zachowały się ruiny Zamku Książąt Mazowieckich. Zamek został zbudowany na przełomie XIV i XV wieku. Został poważnie zniszczony w 1656 roku w czasie najazdu szwedzkiego. Nigdy nie został odbudowany. Do dziś zachowały się trzy wieże i część murów.



fot. Urząd Miasta i Gminy Góra Kalwaria

Czersk – ruiny Zamku Książąt Mazowieckich

Warto wiedzieć

Osoby, które wolą podróżować jednośladem zachęcamy do odwiedzenia Góry Kalwarii na rowerze. Miasto jest częścią krainy Jeziorki, która może pochwalić się szlakami rowerowymi o długości 400 km, leżącymi w dolinie rzeki Jeziorki. Kraina Jeziorki obejmuje tereny na południe od stolicy, na obszarze powiatów piaseczyńskiego, grójeckiego i gminy Mszczonów. Szczegółowe informacje o krainie oraz dokładnie opisanych 16 szlaków rowerowych są dostępne na stronie www.krainajeziorki.pl

DOJAZD DO GÓRY KALWARII:

- linia: **742**
- trasa: Wilanów - Góra Kalwaria / Rynek
- przystanek: **Rynek**

Tekst: Magdalena Potocka

Informacje opracowano na podstawie strony internetowej Urzędu Miasta i Gminy Góra Kalwaria www.gorakalwaria.pl



KONSTANCIN-JEZIORNA

Papier i letnisko

Miasto Konstancin-Jeziorna powstało w 1969 roku w wyniku połączenia Skolimowa-Konstancina, Jeziorny i kilku okolicznych wsi.

fot. Urząd Miasta i Gminy Konstancin-Jeziorna

Wsie Skolimów i Jeziorna istniały już w Średniowieczu, ale poważny rozwój okolicy nastąpił **w XVIII wieku**, kiedy to **na rzece Jeziorce uruchomiono pierwszy na Mazowszu zakład papierniczy** (obecnie w tym miejscu znajduje się centrum handlowe Stara Papiernia). Z czasem zakład przeniesiono w dół rzeki, a nazwę Jeziorna Fabryczna zmieniono na Mirków. Było to związane ze sprowadzeniem nad rzekę Jeziorkę zakładów papierniczych z Mirkowa pod Kaliszem. Wraz z uruchomieniem papierni powstały budynki fabryczne, osiedla mieszkaniowe, kościół i budynki użytkowe.

Kolejnym impulsem, który zdeterminował obecny charakter Konstancina-Jeziorny było utworzenie w 1897 roku przez Towarzystwo Akcyjne Ulepszania Miejscowości Letniskowych **podwarszawskiego letniska**. Bazowano na doskonałym położeniu miejscowości – wśród lasów sosnowych oraz złożach wód leczniczych. Letnisko początkowo nosiło nazwę Konstancja, a z czasem zmieniono je na Konstancin.

Towarzystwo podzieliło tereny na działki o powierzchni 3,3 tys. metrów kw., które następnie sprzedawano zamożnym warszawskim kupcom i finansistom. Budowane na ich zlecenie wille były projektowane przez najlepszych ówczesnych architektów. Konstancin – jak na owe czasy – mógł poszczycić się nowoczesną infrastrukturą. W mieście korzystano z wy-brukowanych ulic, kanalizacji, elektryczności i linii telefonicznych, a do centrum letniska dojeżdżała kolejka wąskotorowa. Miasto zapewniało także liczne atrakcje: kąpiele w rzece, spływy kajakowe, mecze tenisa i przejażdżki konno. Czas można było także spędzać w parkach – jeden znajdował się w miejscu obecnego Parku Zdrojowego, a drugi na terenie obecnego osiedla Grapa. **W 1917 roku założyciele Konstancina utworzyli pierwsze uzdrowisko**.

Równocześnie z Konstancinem prężnie rozwijało się sąsiadujące z nim letnisko Skolimów. Jeden z jego założycieli – Hugon Seydel wybudował zakład przyrodoleczniczy Hugonówka. Powstało także kąpielisko i przystań kajakowa.

W 1952 roku Konstancin i Skolimów połączono w jeden ośrodek miejski. Rok później w uzdrowisku – bazując na dostępnej infrastrukturze szpitalnej – utworzone Stołeczne Centrum Rehabilitacji zapewniające osobom niepełnosprawnym kompleksową pomoc.

Obecnie w Konstancinie-Jeziornie mieszka ponad 17 tys. osób, ale jednocześnie każdego roku miasto gości wielu kuracjuszy, którzy korzystają z usług jedynego na Mazowszu uzdrowiska.

Powyżej: Villa la Fleur, wybudowana na początku XX wieku, jest utrzymana w stylu Art Déco

Nie wyjeżdżaj z miasta, dopóki nie odwiedzisz

- **Park Zdrojowy im. hr. Witolda Skórzewskiego**

DOJAZD:

- linia: **700**
- trasa: **Dw. Centralny – Konstancin Jeziorna / Pańska**
- przystanek: **Sienkiewicza (na żądanie)**

- linia: **710**
- trasa: **Metro Wilanowska – Piaseczno / Szkolna**
- przystanek: **Sienkiewicza**

Park, położony w centrum uzdrowiskowej części Konstancina-Jeziorny, został skonstruowany w sposób, który zapewnia doskonałe warunki do wypoczynku zarówno biernego, jak i czynnego – ścieżki spacerowe i rowerowe, boisko do siatkówki i place zabaw dla dzieci.

Park Zdrojowy – idealne miejsce do czynnego i biernego wypoczynku



fot. Urząd Miasta i Gminy Konstancin-Jeziorna

W parku znajduje się tężnia solankowa. Solanka wytłaczana jest na wysokość sześciu metrów, przepuszczana przez tarninowe podłoże i rozpylana. Dodatkowo zostały zainstalowane grzybki, dzięki którym woda tworzy mgiełkę ułatwiającą inhalację. Solanka wpływa leczniczo na układ nerwowy, układ gruczołów dokrewnych i odporność organizmu. Wstęp na teren tężni jest płatny.

Tężnia solankowa znajduje się w Parku Zdrojowym. Solanka – wytłaczana na wysokość kilku metrów i przepuszczana przez tarninowe podłoże – poprawia odporność organizmu



fot. Urząd Miasta i Gminy Konstancin-Jeziorna

Przedwojenne wille „Świt", „La Fleur" i „Natemi"

- **Willa „Świt" – Dom Żeromskiego**
  skrzyżowanie ulic Żeromskiego i Sienkiewicza

Stefan Żeromski kupił willę w 1920 roku od artysty malarza Zdzisława Jasieńskiego. Spędził w niej ostatnich pięć lat życia i to tu powstały fragmenty m.in. „Przedwiośnia", „Snobizmu i postępu" oraz „Wiatru i morza".



fot. Urząd Miasta i Gminy Konstancin-Jeziorna

„Mieszkaliśmy w Konstancinie, ojciec cieszył się bardzo swoim domkiem, często sam wykonywał różne domowe roboty" – wspominała córka Stefana Żeromskiego czas spędzony w willi „Świt"

Mieszkaliśmy w Konstancinie, ojciec cieszył się bardzo swoim domkiem, często sam wykonywał różne domowe roboty – umiał naprawić światło doskonale, po tapicersku obić fotel, naprawić drzwi, balustrady i ramy okienne (...). Mieliśmy ogródek przy domu. Ojciec sadził sam krzewy i kwiaty, opiekował się każdą grządką i klombem – wspominała w 1977 roku córka pisarza Monika Żeromska w wywiadzie dla pisma „Argument".

Obecnie w budynku znajduje się Muzeum Stefana Żeromskiego.

DOJAZD:

- linia: **700**
- trasa: **Dw. Centralny – Konstancin Jeziorna / Pańska**
  przystanek: **Sienkiewicza (na żądanie)**

- linia: **710**
- trasa: **Metro Wilanowska – Piaseczno / Szkolna**
- przystanek: **Sienkiewicza**


fot. Urząd Miasta i Gminy Konstancin-Jeziorna

Willa „Natemi" wybudowana w 1906 roku

- **Willa „Natemi"**
  ul. Sienkiewicza 9

Willa – początkowo nosząca nazwę Eugenia – powstała w 1906 roku. w 1930 roku kupili ją Natalia i Teodor Lansbergowie, a obecna nazwa „Natemi" została nadana dla upamiętnienia ich imion. Architektura wilii nawiązuje do architektury francuskiej II Cesarstwa.

Budynek znajduje się obecnie w prywatnych rękach.

DOJAZD:

- linia: **700**
- trasa: **Dw. Centralny – Konstancin Jeziorna / Pańska**

- linia: **710**
- trasa: **Metro Wilanowska – Piaseczno / Szkolna**
- przystanek: **Stocer**

- **Willa „La Fleur"**
  ul. Szpitalna 14

Willa została wybudowana w 1906 roku i jest utrzymana w stylu Art Déco. Obecnie w budynku znajduje się muzeum ze zbiorami malarstwa, grafiki i rzeźby polskich i żydowskich artystów tworzących we Francji w pierwszej połowie XX wieku.

Willę „La Fleur" można zwiedzać od poniedziałku do piątku, z wyjątkiem świąt i dni wolnych od pracy, w godzinach 9.00-17.00. Wcześniej należy skontaktować się z właścicielem budynku. Szczegółowe informacje są dostępne na stronie www.villalafleur.com


fot. Urząd Miasta i Gminy Konstancin-Jeziorna

W centralnym punkcie Parku Zdrojowego znajduje się Amfiteatr - miejsce licznych imprez i koncertów

- **Stara Papiernia**
  al. Wojska Polskiego 3

Obecnie w Starej Papierni – zlokalizowanej w miejscu pierwszej na Mazowszu papierni – znajduje się centrum handlowe.

DOJAZD:

- linia: **700**
- trasa: **Dw. Centralny – Konstancin Jeziorna / Pańska**
- przystanek: **Stocer**

Budynki Królewskiej Fabryki Papieru powstały w 1760 roku. W pierwszej połowie XIX wieku, wraz z zakupem dodatkowych terenów, wybudowano dodatkowy budynek w kształcie litery L. układ przestrzenny budynku zachował się do dziś. W budynku jednopoziomowym – nazywanym szmaciarnią – przygotowywano materiały do produkcji papieru, głównie szmaty. W drugim prowadzono działalność produkcyjną. Zabudowania Starej Papierni spłonęły w znacznym stopniu w 1984 roku. W 2000 roku nabył je prywatny inwestor, który – zachowując oryginalny układ architektoniczny i ocalałe mury – odbudował obiekt.

Stara Papiernia, w której obecnie znajduje się centrum handlowe, została odbudowana na bazie oryginalnego układu architektonicznego i zachowanych murów


fot. Urząd Miasta i Gminy Konstancin-Jeziorna

Warto wiedzieć - Konstanciński Rower Miejski

Od 2014 roku w Konstancinie-Jeziornie funkcjonuje system wypożyczalni rowerów Konstanciński Rower Miejski. System działa na takiej samej zasadzie jak stołeczne Veturilo. Oznacza to, że posiadając aktywne konto w systemie Veturilo można także korzystać z Konstancińskiego Roweru Miejskiego.

W Konstancinie-Jeziornie znajduje się obecnie pięć stacji na 55 rowerów. Są one zlokalizowane:

- stacja Klarysew – ulica Warszawska, przy skrzyżowaniu z ulicą Mirkowską
- stacja Mirków – ulica Mirkowska
- stacja Grapa – ul. Wilanowska
- stacja Park Zdrojowy – główna aleja wejściowa do parku, przy ulicy Piłsudskiego
- stacja Skolimów – ulica Skolimów.

Szczegółowe informacje są dostępne na stronie www.konstancinskirower.pl



fot. Urząd Miasta i Gminy Konstancin-Jeziorna

Od 2014 roku w Konstancinie-Jeziornie funkcjonują wypożyczalnie rowerów miejskich, które są kompatybilne z warszawskim Veturilo

Tekst: Magdalena Potocka

Informacje opracowano na podstawie strony internetowej Urzędu Miasta i Gminy Konstancin-Jeziorna www.konstancinjeziorna.pl oraz strony internetowej centrum handlowego Stara Papiernia www.starapapiernia.pl



Miasto, do którego dojeżdżały trolejbusy

fot. Piotr Michalski

Wyjeżdżając z Warszawy na południe trafimy do Piaseczna – miasta, którego nazwa pochodzi od położenia na piaszczystych brzegach rzeki Jeziorki.

Piaseczno, jedno z najstarszych miast Mazowsza, jest usytuowane na szlaku łączącym Warszawę z Czerskiem – dawną stolicą Książąt Mazowieckich. W 1429 roku z rąk ks. Janusza I otrzymało prawa miejskie. Przez wiele lat było miejscem, w którym odbywały się targi i jarmarki. **Największy rozkwit miasta przypadł na XVI wiek**, co potwierdza zachowany do dziś historyczny układ urbanistyczny rynku wraz z sąsiadującymi ulicami.

Na przełomie XIX i XX wieku Piaseczno liczyło prawie trzy tysiące mieszkańców. Znajdowały się tu siedziby zgromadzeń rzemieślniczych – kowali, garncarzy, młynarzy, stolarzy i szewców. Lata 90. XIX wieku przyniosły **wąskotorowe połączenie kolejowe ze stolicą**.

I wojna światowa przyczyniła się do niemal całkowitego wyludnienia Piaseczna, w którym rozgrywały się walki niemiecko-rosyjskie o Warszawę. W 1934 r. uruchomiona została linia kolejowa łącząca Piaseczno ze stolicą i Radomiem.

II Wojna Światowa przyniosła zniszczenia głównie północnej części miasta. Okupacja niemiecka zakończyła się wkroczeniem do miasta I Brygady Pancernej im. Bohaterów Westerplatte. W 1946 r. Piaseczno liczyło ponad sześć tysięcy mieszkańców, a w 1952 roku zostało stolicą powiatu i rozszerzono jego granice. Rozpoczęto również **uprzemysławianie** miasta – powstały m.in. zakłady „Zelos", „Lamina" i „Polkolor". Ze względu na rozwój zakładów, w 1983 r. została uruchomiona **linia trolejbusowa 51** łącząca Piaseczno z Warszawą. W 1995 roku linia została zlikwidowana i zastąpiona autobusem linii 709.

Obecnie miasto jest siedzibą gminy, a jego lokalizacja oraz połączenia drogowe przyczyniły się do przyjęcia przez nie funkcji handlowo-transportowej.

Nie wyjeżdżaj z miasta, dopóki nie odwiedzisz

- **Kolejka wąskotorowa i Wild West City**
  ul. Sienkiewicza 14

Kolej wąskotorowa została uruchomiona pod koniec XIX wieku. Obecnie linia łączy Piaseczno ze stacją Tarczyn. Wąskotorowy skład jest uruchamiany sezonowo od marca do października w każdą niedzielę. Pociągi wyjeżdżają o godzinie 11.00 i wracając do Piaseczna o godzinie 16.00. Postoje odbywają się w Tarczynie i Runowie, gdzie organizowany jest grill. Przy okazji można zwiedzić Wild West City – Runów. Jest to osada nawiązująca tematycznie do starego westernowego miasta.

Piaseczyńska Kolejka Wąskotorowa



fot. Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej

Szczegółowe informacje są dostępne na stronach organizatorów – www.kolejka-piaseczno.pl, www.kowboje.com.pl

DOJAZD:

- linia: **727**
- trasa: **Metro Wilanowska – Głosków-Szkoła**
- przystanek: **Kolejka Piaseczyńska**

- **Kościół św. Anny i cmentarz rzymsko-katolicki**
  pl. Piłsudskiego 10

Murowany kościół – początkowo pod wezwaniem Wszystkich Świętych – został wzniesiony około 1555 roku. W 1736 roku świątynię odrestaurowano po zniszczeniach wojen szwedzkich, dzięki czemu wnętrze nawiązuje do wystroju barokowego. Obok kościoła znajduje się cmentarz rzymsko-katolicki z 1795 roku W północnej części cmentarza spoczywa por. I Pułku Jazdy Lekkiej Feliks Deskura. Jest to najstarszy zachowany nagrobek z piaskowca i marmuru wykonanym w stylu klasycystycznym.

Kościół św. Anny



fot. Piotr Michalski

- **Muzeum Regionalne**
  pl. Piłsudskiego 10

Obok kościoła św. Anny znajduje się dawna plebania, zbudowana w stylu klasycystycznym na przełomie XVIII i XIX wieku. W murowanej i tynkowanej z boniowanymi narożami klasycystycznej budowli mieści się obecnie Muzeum Regionalne. Zadaniem muzeum jest gromadzenie i ochrona dóbr kulturowych regionu oraz przekazywanie wiedzy o historii i treściach w nim zgromadzonych.

- **Ratusz**
  pl. Piłsudskiego 1

Ratusz, w stylu klasycystycznym, wybudowano w 1823 roku. Piętrowy budynek na planie kwadratu posiada lekko wysuniętą czterokondygnacyjną wieżę z umieszczonym w 1948 roku godłem Piaseczna oraz w 1969 roku zegarem. Ciekawym elementem budynku jest osadzony na szczycie wieży półksiężyc mający upamiętniać pobyt w mieście tureckiego posła Numan-Beja w 1777 roku. Obecnie znajduje się tu Urząd Stanu Cywilnego.

DOJAZD DO KOŚCIOŁA ŚW. ANNY, MUZEUM REGIONALNEGO I RATUSZA:

- linia: **709**
  trasa: Metro Wilanowska – PKP Piaseczno
- linia **710**
  trasa: Metro Wilanowska – Piaseczno / Szkolna
- linia **724**
  trasa: Metro Wilanowska – Piaseczno / Dom Kultury
- linia **727**
  trasa: Metro Wilanowska – Głosków-Szkoła
- linia **739**
  trasa: Metro Wilanowska – Głosków-Szkoła
- przystanek: **Szkolna**

- **Cm. Żydowski**
  ul. Tuwima

Cmentarz powstał w latach 1868 - 1870. Do dziś zachowało się kilkanaście macew oraz pomnik pamięci rozstrzelanych w latach 1942 – 44 około 60 Polaków i Żydów.

DOJAZD:

- linia: **727**
- trasa: **Metro Wilanowska – Głosków-Szkoła**
  przystanek: **Pomorska**

Warto wiedzieć

W wakacje Centrum Kultury organizuje w Piasecznie liczne imprezy:

- **koncerty „Rynek muzyczny”** na miejskim rynku
  3, 10, 17 i 31 lipca, godz. 20.00,
  7, 14, 21 i 28 sierpnia, godz. 19.00
- **koncert na zakończenie wakacji** z udziałem Natalii Przybysz na miejskim rynku - 28 sierpnia
- **Jarmark Piaseczyński** w parku miejskim - 13 września

Biuro Promocji i Młodzieżowa Rada Gminy UMiG Piaseczno uruchamiają Kino Plenerowe. Projekcje będą się odbywały w wakacyjne piątkowe wieczory (dziewięć spotkań). Pierwszy seans odbędzie się 3 lipca, a ostatni 28 sierpnia. Szczegółowe informacje są dostępne na stronie www.piaseczno.eu

Tekst: Leszek Peczyński

Informacje opracowano na podstawie strony internetowej Gminy Piaseczno www.piaseczno.eu oraz strony Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej www.kolejka-piaseczno.pl



KAMPINOSKI PARK NARODOWY – SIERAKÓW

Od zaminowanej grobli do ogniska w Opaleniu

fot. Dixi, Licencja CC BY-SA 3.0 na podstawie Wikimedia Commons [link]

Droga przez bagno, którą zaminowali hitlerowcy, ślady okopów i lejów po bombach, ostępy w których mieszkają czarne bociany, żurawie i łosie. Dzień można zakończyć ogniskiem. Ale uwaga! O zgodę trzeba poprosić dyrekcję Kampinoskiego Parku Narodowego.

Na spacer wyruszamy z Sierakowa, dokąd z węzła Młociny dojeżdża autobus linii 708. Z przystanku idziemy w kierunku północno-zachodnim drogą przez wieś. Sieraków założony został w drugiej połowie XVIII wieku. Podczas II Wojny Światowej był ośrodkiem konspiracji, a w okolicach odbywały się zrzuty broni.

DOJAZD:

- linia: **708**
- trasa: **Metro Młociny – Truskaw / Skibińskiego**
- przystanek: **Sieraków**

Po około kilometrze skręcamy na rozstajach w prawo, na nieutwardzoną drogę. Po około 300 metrach dochodzimy do zielonego szlaku, którym idziemy prosto. Pierwsza tablica, jaką spotkamy na ścieżce dydaktycznej „Do Starego Dębu", opisuje tytułowy dąb. Rośnie on już, na polanie zwanej Pichlówką, od około 200 lat. Otaczają go pomnikowe lipy drobnolistne i dęby szypułkowe. Do najstarszego w puszczy brakuje mu około stu lat.

Idąc dalej ścieżką wchodzimy na obszar ochrony ścisłej „Sieraków". Nosi on imię prof. Romana Kobendzy, dzięki staraniom którego powstał Kampinoski Park Narodowy. Bagna „Sierakowa" dają schronienie ptakom, m.in. żurawiom i czarnym bocianom. Nietrudno spotkać również łosia. Rosną tu lasy, które zostały pozostawione całkowicie

fot. Licencja: CC BY-SA 2.5 na podstawie Wikimedia Commons [link]



Przy odrobinie szczęścia w Kampinosie uda się spotkać łosia


Kamień upamiętniający szarżę
14. pułku Ułanów Jazłowieckich

naturalnym procesom. „Sieraków” to też bagienne lasy – olsy, rosnące na terenach zalanych przez kilka miesięcy w roku. To niestety również siedlisko 31 gatunków tutejszych komarów. Na suchych wyspach mineralnych pomiędzy bagnami – grądach rosną dęby i graby, pod którymi na wiosnę rozkwitają kobierce leśnych kwiatów.

Przechodzimy przez paraboliczną wydmę Kąt Góry i schodzimy na prowadzącą przez mokradła groblę, która prowadzi do uroczyska „Na Miny”. Swoją nazwę zawdzięcza ono hitlerowcom. W 1944 roku zaminowali tu jedyne przejście przez bagno Cichowąż. W okolicy znaleźć można też wiele pozostałości po działaniach wojennych we wrześniu 1939 roku – ślady lejów po bombach i okopów.

W uroczysku zielony szlak zmieniamy na żółty i kierujemy się w stronę Wólki Węglowej. Po około dwóch kilometrach docieramy do uroczyska „Nadłuże”. Przy rozstajach dróg znajduje się kamień Ułanów Jazłowieckich upamiętniający szarżę, jaką przeprowadzili ułani na wojska niemieckie. Nieopodal w lesie spoczywa nieznany żołnierz, poległy we wrześniu 1939 roku.


Kampinoski Park Narodowy jest domem dla wielu ptaków, m.in. żurawi

Szlak wiedzie przez Łuża, gdzie z powodu ubogiej gleby rosną karłowate sosny pospolite. Przybierają one wyjątkowe i fantastyczne kształty.

Docieramy do uroczyska „Michałówka”, gdzie skręcamy w prawo na czerwony szlak, jakim oznakowana jest ścieżka dydaktyczna „Wokół Opalenia”. Na ścieżce mijamy wydmę i tereny porolne, na które przywracany jest las. Dochodzimy do sztucznego jeziorka Opaleń. W okresie międzywojennym znajdowała się tu bażantarnia. Dziś rządzi nim przyroda – rośnie tu wiele gatunków roślin bagiennych, żyją ślimaki (np. zatoczek rogowy) i traszki.


Kampinoski Park Krajobrazowy

Ścieżka kończy się na polanie Opaleń, gdzie można rozpalić ognisko albo upiec kiełbaski na grillu. Na rozniecenie ognia trzeba uzyskać zgodę dyrekcji Kampinoskiego Parku Narodowego.

Z Opalenia idziemy do ulicy Estrady, skąd do metra Marymont dowozi autobus 110. ■

POWRÓT:

- linia: **110**
- trasa: **Cmentarz Północny-Brama Zach. – Metro Marymont**
  przystanek: **Estrady**

Tekst: Wiktor Paul

Informacje opracowano na podstawie strony Kampinoskiego Parku Narodowego www.kampinoski-pn.gov.pl



KAMPINOSKI PARK NARODOWY
– PALMIRY I TRUSKAW

Z Palmir do Truskawia. Muzeum i puszczańska przyroda

Na północny zachód od Warszawy rozpościera się niezwykły kompleks leśny – Kampinoski Park Narodowy. Na 350 kilometrach szlaków pieszych i 200-kilometrowym przeznaczonym dla rowerzystów, znaleźć można miejsca związane z historią, piękną przyrodę i przede wszystkim wypocząć. Zapraszamy na wycieczkę do lasu autobusem komunikacji miejskiej.

Jedno z miejsc, które koniecznie trzeba odwiedzić – ze względu na pamięć o ofiarach II Wojny Światowej i wyjątkowo ciekawą przyrodę – leży zaledwie 30 minut od węzła Młociny. To **cmentarz i muzeum w Palmirach**.

DOJAZD:

- linia: **800**
- trasa: **Metro Młociny – Palmiry-Muzeum**
- przystanek: **Palmiry-Muzeum**

Wycieczka rozpoczyna się na węźle Młociny, skąd – od maja do końca października w weekendy i święta – odjeżdża autobus linii 800. Po pół godzinie zatrzymuje się przy muzeum w Palmirach – miejscu wolnym od miejskiego zgiełku. Spacer rozpoczynamy od **ścieżki dydaktycznej „Wokół Palmir"**, która bierze początek na parkingu przed muzeum. Spacerując 1,7-kilometrową ścieżką można poznać przyrodę, specyficzne ukształtowanie terenu puszczy oraz historyczne wydarzenia z okresu II Wojny Światowej: zwycięską potyczkę polskich tankietek i dramat rozstrzeliwanych w lesie cywilów. Informacje znaleźć można na ustawionych przy szlaku tablicach.

Na początek poznajemy to, co dla Puszczy Kampinoskiej jest najbardziej charakterystyczne, **czyli sąsiadujące ze sobą bagna i wydmy**. Oba te elementy krajobrazu zawdzięczają swoje powstanie Wiśle, która naniosła tu piasek, a przemieszczające się koryto rzeki pozostawiło po sobie zbiorniki wodne.

Kolejnym przystankiem na trasie ścieżki jest **Kamień Orlika**. Upamiętnia on potyczkę, którą stoczyły w tym miejscu we wrześniu 1939 roku polskie tankietki z niemieckimi czołgami. Dowodzona przez podchorążego Romana Orlika tankietka TKS zniszczyła trzy czołgi nieprzyjaciela. Tu ścieżka zawraca i po kilkuset metrach przecina dawny nasyp kolejowy. Jest to pozostałość po przedwojennych składnicach amunicji, które były rozmieszczone na tym terenie. Prowadziło do nich 16 torowisk.

Powyżej: Cmentarz-mauzoleum w Palmirach

Przechodząc przez bór sosnowy docieramy do młodego, ogrodzonego siatką lasu. **Są to ślady po trąbie powietrznej**, jaka przeszła nad puszczą w 2004 roku. Wiatr połamał drzewa na obszarze około dwóch hektarów. W sumie, na swojej niszczycielskiej trasie zostało powalonych 97 ha lasu. Ponowne zalesienie terenu przy cmentarzu palmirskim udało się dzięki pomocy żołnierzy.

Dochodzimy do miejsca, gdzie rozgrywały się dramaty podczas II Wojny Światowej. **Na ukrytej polanie Niemcy przeprowadzali egzekucje**. W dołach śmierci spoczęło ponad 1700 osób. Byli to głównie więźniowie Pawiaka i Rakowieckiej. O popełnianych tu zbrodniach świat miał się nigdy nie dowiedzieć. Po każdej egzekucji miejsce zakopania zwłok było dokładnie maskowane. Nie udało się to głównie dzięki leśnikom, którzy z narażeniem życia oznaczali miejsca pochówku, a po wojnie wskazywali je ekipom Polskiego Czerwonego Krzyża, które od 1945 rozpoczęły ekshumacje.

Polki prowadzone na egzekucję w lesie koło Palmir. Kobieta na pierwszym planie została zidentyfikowana po wojnie jako Janina Skalska



W 1948 ofiary faszystowskiego terroru doczekały się godnego pochówku. **Na polanie powstał cmentarz-mauzoleum**. Pochowano tu 2115 osób zamordowanych w Palmirach i na terenie Puszczy Kampinoskiej podczas wojny. Przy cmentarzu znajduje się muzeum, w którym gromadzone są pamiątki związane z egzekucjami. Znajdziemy tu m.in. dokumenty, które zostały przestrzelone pociskiem z karabinu, czy korespondencję rodzin poszukujących krewnych zaginionych podczas wojny.

Z Palmir idziemy czarnym szlakiem do Truskawia. Do pokonania jest niespełna pięć kilometrów. Początkowo szlak prowadzi wzdłuż starej drogi, brukowanej kocimi łbami. Po kilkuset metrach do pokonania jest **Ćwikowa Góra** – wyniosła wydma, dziś porośnięta już lasem.

Dochodzimy **do ścieżki dydaktycznej „Do Karczmiska”**. Choć karczmy już dawno nie ma – nazwa pozostała. Szlak



Rzęsorek rzeczek – jedyny jadowity ssak Europy – zamieszkuje strumień biegnący przy ścieżce dydaktycznej „Do Karczmiska”

prowadzi przez łąki, turzycowiska, podmokłe lasy, gdzie przejście suchą nogą możliwe jest dzięki drewnianym pomostom. Płynie tu jeden z niewielu nieuregulowanych puszczańskich strumieni. Żyją przy nim żaby, traszki i **jedyny europejski jadowity ssak – rzęsorek rzeczek**. Ścieżka prowadzi wzdłuż granicy obszaru ochrony ścisłej „Cyganka”. Mieszka tu m.in. symbol Puszczy Kampinoskiej – łoś. Idąc dalej czarnym szlakiem dowiemy się o ważnej roli jałowca i lesie wkraczającym na łąki. Spacer kończymy w najstarszej położonej wewnątrz Puszczy wsi **Truskaw**. Pierwsze wzmianki o niej pochodzą już z 1419 roku. Trasa kończy się przy pomniku upamiętniającym walki podczas II Wojny Światowej. Tuż obok znajduje się przystanek autobusowy, skąd w kierunku węzła Młociny odjeżdża linia 708.

POWRÓT:

- linia: **708**
- trasa: **Truskaw / Skibińskiego – Metro Młociny**
- przystanek: **Skibińskiego**

Tekst: Wiktor Paul

Informacje opracowano na podstawie strony Kampinoskiego Parku Narodowego www.kampinoski-pn.gov.pl



W muzeum – stojącym tuż przy cmentarzu – gromadzone są pamiątki związane z egzekucjami wykonywanymi w Palmirach

JABŁONNA

„Siedemsetką” do pałacu



fot. Urząd Gminy Jabłonna

Osoby, które w trakcie wakacji chciałyby uciec choć na kilka godzin od miejskiego zgiełku, marzą by poczuć klimat drugiej połowy XVIII wieku oraz kochają kontakt z naturą, nie powinny mieć żadnych wątpliwości gdzie udać się na wycieczkę. Zapraszamy na wyprawę do przepięknego zespołu pałacowo-parkowego w Jabłonnie.

Do pałacu w Jabłonnie oraz otaczającego go parku można dojechać z Warszawy dwoma liniami autobusowymi. Pierwsza – 723 wyrusza z pętli Żerań FSO. Wysiadamy na przystanku Pałac. Autobusy kursują w godzinach szczytu co 10 minut. W soboty i niedziele – co 40 minut. Podróż, zgodnie z rozkładem jazdy, nie przekracza 30 minut. Drugą linia to 741. Autobusy wyruszają z pętli Nowodwory co dwie godziny. Również w tym przypadku należy wysiąść na przystanku Pałac, a dojazd do niego także nie przekracza pół godziny.

DOJAZD:

- linia: **723**
  trasa: **Żerań FSO – Legionowo Przystanek**
- linia: **741**
  trasa: **Nowodwory – Chotomów**
- przystanek: **Pałac**

Jabłonna już od czasów Średniowiecza należała do biskupów płockich. To właśnie oni w XV wieku wybudowali tam swoją letnią rezydencję. W 1773 roku odkupił ją Michał Poniatowski, przyszły prymas Polski i brat króla Stanisława Augusta. Chciał przekształcić ją w bardzo elegancką rezydencję pałacowo-parkową. Rok później zamówił więc projekt u architekta królewskiego Dominika Merliniego. Rezydencja miała się składać z trzech budynków: parterowego pałacyku, w którym miał zamieszkać właściciel oraz dwóch pawilonów. Jeden z nich przeznaczony był na mieszkanie dla króla, drugi dla gości, a przylegająca do niego piętrowa oficyna – dla dworu i prymasowskiej kancelarii. Oryginalny pałac, łączący klasycystyczną surowość z barokową malowniczością, przetrwał niemal do końca 1944 roku, kiedy to został spalony przez wojska niemieckie. Został odbudowany w 1953 roku, według projektu Mieczysława Kuźmy, przez Polską Akademię Nauk, która jest jego obecnym właścicielem. Obiekt jest udostępniony zwiedzającym.

Powyżej: Pałac w Jabłonnie został odbudowany w 1953 roku przez Polską Akademię Nauk

Poniżej: Jabłonna to nie tylko pałac – to także malowniczo położone szlaki rowerowe



fot. Jacek Biegajski

Pałac jest otoczony pięknym **parkiem krajobrazowym w stylu angielskim**, który powstał w latach 70. i 80. XVIII wieku. Zaprojektował go Szymon Bogumił Zug. Powierzchnia parku wynosi 47 hektarów. To idealne miejsce dla wszystkich, którzy uwielbiają kontakt z naturą. Spacerując licznymi alejkami można podziwiać wyjątkowe okazy drzew, wśród których jest aż **58 pomników przyrody mających około 200 lat**. Nierzadkie są także drzewa 100-letnie. Dominują gatunki liściaste – lipy, klony, dęby i topole. Występują również jesiony, wiązy, kasztanowce i graby. Natknąć się można także na „iglaki": sosny, modrzewie, świerki i jodły.

Park to również gratka dla wszystkich miłośników ptasich treli. Zamieszkuje go ponad **30 gatunków ptaków**. Są wśród nich m.in.: drozd, kos, dzięcioł czarny, sikora, mysikrólik, czyżyk, gil, zięba, trznadel, kukułka, szpak, wróbel i sierpówka.

fot. Jacek Biegajski



Pałac Polskiej Akademii Nauk

fot. Krzysztof Pietrzak



Oranżeria – miejsce wystaw prac najwybitniejszych polskich artystów

Odwiedzając park nie można pominąć, znajdujących się pośród bujnej roślinności, licznych **zabytkowych małych form architektonicznych**. Znajdziemy tam m.in. łuk triumfalny poświęcony księciu Józefowi Poniatowskiemu, przejście pod którym jest obowiązkowym punktem spacerów zakochanych par. Zobaczyć możemy także, znajdujący się na dziedzińcu pałacu, zegar słoneczny. Na tyłach odnajdziemy fontannę oraz chińską altanę. Pośród drzew ukryte są ruiny stajni i groty.

Zespół pałacowo-parkowy to nie tylko ulubiony obiekt miłośników historii i kontaktu z naturą. To także miejsce dla pasjonatów **kultury i sztuki**. W pałacu regularnie odbywają się **koncerty muzyki poważnej**. W **Galerii Sztuki Współczesnej** „Oranżeria", nad którą sprawuje patronat Akademia Sztuk Pięknych w Warszawie, można oglądać **wystawy** prac najwybitniejszych polskich artystów. Na terenie parku odbywa się również coroczny **Festiwal Nauki** oraz liczne pikniki i inne imprezy – np. Święto Gminy Jabłonna.

Zespół pałacowo-parkowy jest również bardzo popularny wśród miłośników sportu i rekreacji. Uwielbiają go biegacze, rolkarze i rowerzyści. Warto wspomnieć, że na obrzeżach parku biegnie uczęszczana trasa rowerowa prowadząca w kierunku Warszawy i Nowego Dworu Mazowieckiego.

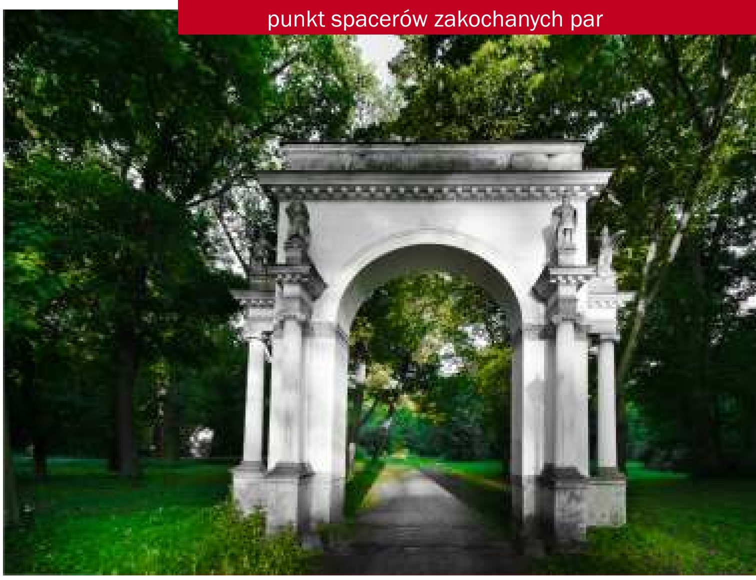
Tekst: Igor Krajnow

Informacje opracowano na podstawie strony Domu Zjazdów i Konferencji PAN www.palacjablonna.pl

Zdjęcia opublikowane dzięki uprzejmości Starostwa Powiatowego w Legionowie

Łuk triumfalny poświęcony księciu Józefowi Poniatowskiemu – obowiązkowy punkt spacerów zakochanych par

fot. Krzysztof Pietrzak





fot. Jacek Biegajski

JEZIORO ZEGRZYŃSKIE

Zapraszamy nad podwarszawski „Balaton”

Tym czym dla mieszkańców Budapesztu i wszystkich Węgrów jest Balaton, tym dla warszawiaków i mieszkańców środkowej części Mazowsza jest Jezioro Zegrzyńskie. Ten największy w województwie zbiornik wodny, leżący nieopodal Warszawy, jest ulubionym miejscem wypoczynku dużej części warszawskiej aglomeracji. Lubią tu przyjeżdżać nie tylko osoby gustujące w plażowaniu, ale też amatorzy sportów wodnych.

Nad jezioro Zegrzyńskie można dojechać z Warszawy autobusami trzech linii: 705, 734 i 735. Wszystkie wyruszają z pętli Żerań FSO, a żeby dotrzeć na plażę należy wysiąść na przystanku PKP Nieporęt, skąd po kilkuminutowym spacerze docieramy na **Dziką Plażę** (to zwyczajowa nazwa najbardziej obleganej plaży nad jeziorem, która wbrew nazwie jest doskonale zagospodarowana). Podróż, zgodnie z rozkładem jazdy, nie przekracza pół godziny. Liniami **705** i **734** dojedziemy także do popularnego **portu jachtowego Pilawa**.

Jezioro Zegrzyńskie, które ma ponad trzy tysiące hektarów powierzchni i maksymalną głębokość dziesięciu metrów, jest sztucznym zbiornikiem. Dlatego, choć formalnie jest jeziorem, zwyczajowo bywa nazywane zalewem. Akwen ma już ponad 50 lat. W miejscu, gdzie się znajduje jeszcze na początku lat 60. ubiegłego wieku mieszkali ludzie. Zlokalizowane były tam również trzy obozy dla krótkoterminowych więźniów. Było to jednak miejsce bardzo często zalewane przez wody Narwi i Bugu. W 1951 roku zrodził się pomysł wybudowania zapory i stworzenia sztucznego jeziora. Decyzja o budowie zapadła jednak najprawdopodobniej dopiero pod koniec lat 50. XX wieku. Inwestycja została zrealizowana w dwóch etapach. Jako pierwsze powstały: jaz spiętrzający wodę i przepławki dla ryb, a także wszystkie budynki poza korytem Narwi, na jej lewym brzegu. W drugim

Powyżej: Plaża w Wieliszewie

Poniżej: Zapora Dębe



fot. Paweł Kozarzewski

etapie Narew została przegrodzona, a jej wody zostały skierowane na jaz. Powstały także zapory boczne, przepompownie do odwadniania terenów i wały ziemne na lewym brzegu rzeki. 22 lipca 1963 roku uroczyście przecięto wstęgi. Ten dzień przyjęto jako oficjalną datę powstania jeziora.

DOJAZD DO NIEPORĘTU:

- linia: **705**
  trasa: **Żerań FSO – Nieporęt – Białobrzegi**
- linia: **734**
  trasa: **Żerań FSO – Nieporęt – Załubice**
- linia: **735**
- trasa: **Żerań FSO – Nieporęt – Zegrze Płd.**
- przystanek: **PKP Nieporęt**

Nad jeziorem odnajdą się miłośnicy różnych form wypoczynku. Odpoczną tam zarówno osoby poszukujące ciszy, spokoju i błogiego lenistwa, osoby, które szukają atrakcji dla dzieci oraz ci, którzy nie potrafią usiedzieć w miejscu, a wolny czas spędzają w sposób aktywny. Miłośnicy leniuchowania mogą zażywać kąpieli wodnych i słonecznych na Dzikiej Plaży. Alternatywnym miejscem do plażowania jest **plaża w Wieliszewie**, przy osiedlu 600-lecia, do której można dojechać z Legionowa autobusami linii L-9 i L10. Jezioro to także raj dla **miłośników wędkowania**. Jego wody zamieszkuje wiele gatunków ryb.


fot. . Michał Naumczyk

Wieliszew – siesta w żeglarski dzień

To oczywiście również mekka dla **miłośników sportów wodnych**. Można tam uprawiać m.in. żeglarstwo, windsurfing, wakeboarding i kajakarstwo. Co ciekawe, Jezioro Zegrzyńskie nie pustoszeje również po sezonie wakacyjnym – nawet zimą bywa tam tłoczno. Jeśli tylko warunki pogodowe pozwalają pojawiają się tam bojery, snowkiterzy i wędkarze podlodowi. Miłośnicy rekreacji lądowej z pewnością docenią możliwość jazdy konnej, rowerowych wycieczek i długich spacerów.


fot. Daria Krabowska

Łodzie w Porcie Nieporęt

Brzegi jeziora są także miejscem **cyklicznych imprez plenerowych** o różnorodnym charakterze – od zawodów sportowych poprzez rodzinne festyny i pikniki do **największego na Mazowszu Festiwalu Folkowo-Szantowego „Szanty nad Zalewem”**.

DOJAZD DO WIELISZEWA:

- linia: **L-9**
  trasa: **Legionowo / Pl. Kościuszki – Wieliszew-Plaża**
- linia: **L10**
  trasa: **Legionowo / CH Błękitne – Wieliszew-Plaża**
- przystanek: **Wieliszew-Plaża**

fot. Kinga Czerwińska

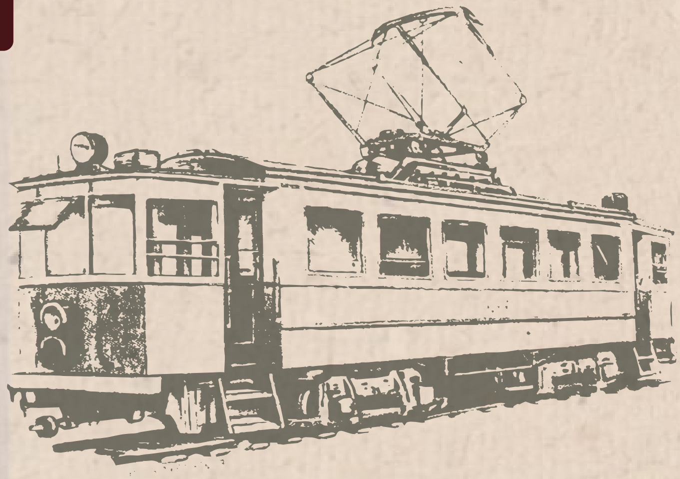


Tekst: Igor Krajnow

Informacje opracowano na podstawie portalu www.jezioro.zegrzynskie.pl

Zdjęcia opublikowane dzięki uprzejmości Starostwa Powiatowego w Legionowie

WARSZAWSKIE KOLEJKI



OPOWIEŚĆ O KOLEJCE DOMOWEJ.

HISTORIA ELEKTRYCZNEJ KOLEI DOJAZDOWEJ – CZEŚĆ III

W 1947 roku Warszawska Kolej Dojazdowa, na 60 lat, stała się częścią Polskich Kolei Państwowych. W tym czasie przyszło się jej zmierzyć z rosnącym w siłę ruchem samochodowym, likwidacją części torowisk i rezygnacją z obsługi konduktorskiej, co w połączeniu z ograniczeniem na początku lat 90. XX wieku środków finansowych na kolej, doprowadziło do zapaści finansowej przedsiębiorstwa. Na początku XXI wieku stała się spółką samorządową. Wróciła także do łask pasażerów i każdego roku korzysta z niej siedem milionów osób. Zachęcamy Państwa do lektury trzeciej, ostatniej części opowieści o EKD-WKD – opowieści o kolejce domowej.



fot. www.wkd.pl – Archiwum Izby Tradycji EKD/WKD

Pociąg WKD na stacji Warszawa Śródmieście WKD. Stacja ta pełni funkcję końcowej od 1963 roku

Samochody i autobusy zamiast pociągów

W 1947 roku Elektryczna Kolej Dojazdowa, a od 1951 roku Warszawska Kolej Dojazdowa, trafiła ostatecznie pod skrzydła Polskich Kolei Państwowych. Kolejnych 30 lat nie napawało optymizmem. Przełom lat 60. i 70. XX wieku był związany z rozwojem motoryzacji, a tym samym koniecznością poszerzania istniejących lub budowy nowych dróg. Traciła na tym WKD, której z roku na rok ubywało torów.

W 1957 roku stacją końcową w Warszawie przeniesiono ze skrzyżowania ulicy Nowogrodzkiej z Marszałkowską w kierunku zachodnim – pomiędzy ulice Emilii Plater i Chałubińskiego. Stacji nadano nazwę Warszawa Chałubińskiego. Pociągi WKD dojeżdżały do niej do 1963 roku. Od 8 grudnia 1963 roku nie kursowały już ulicami: Nowogrodzka – Tarczyńska – Niemcewicza. Trasa WKD, od skrzyżowania ulic Szczęśliwickiej i Niemcewicza, została poprowadzona dwukilometrowym odcinkiem do wykopu linii średnicowej położonej po południowej stronie torów podmiejskich PKP. Jednocześnie wybudowano dwie nowe stacje: Warszawa Ochota i końcową Warszawa Śródmieście, zloka-

Prototyp pociągu EN94 na terenie lokomotywowni w Grodzisku Mazowieckim w 1969 roku. Pojazdy te zastąpiły wagony angielskie, wyprodukowane w latach 20. XX wieku



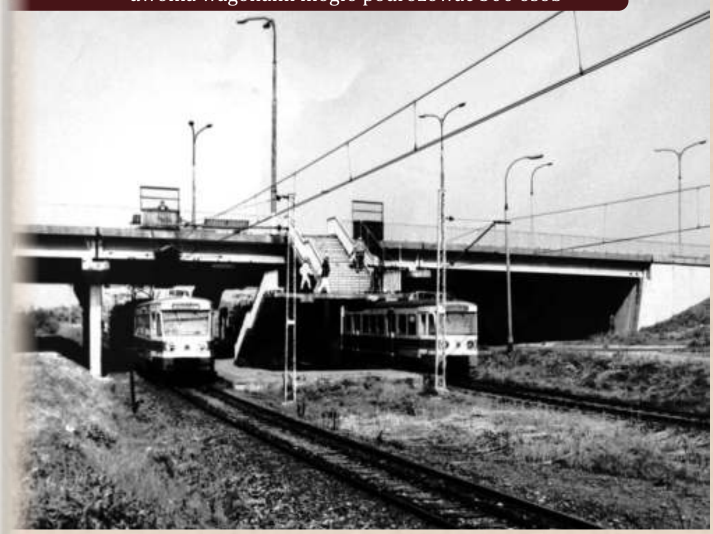
fot. www.wkd.pl – Archiwum Izby Tradycji EKD/WKD

lizowaną przy skrzyżowaniu Al. Jerozolimskich z ówczesną ulicą Marchlewskiego (obecnie al. Jana Pawła II).

W latach 1966 – 1972 zlikwidowano trzy odcinki torowiska. W 1966 roku w Grodzisku Mazowieckim od stacji Radońska do dworca PKP, pięć lat później odcinek do Włoch, a w 1972 roku w Milanówku między stacjami Milanówek WKD a Milanówek Graniczna. Likwidacja torowiska do Włoch była związana z przedłużeniem Al. Jerozolimskich w kierunku Pruszkowa. W miejsce pociągów uruchomiono komunikację autobusową.

W 1974 roku pociągi WKD wycofano z ulicy Szczęśliwickiej i skierowano je na nowy wiadukt biegnący nad torami linii radomskiej. Za przystankiem WKD Raków przejeżdżały pod wiaduktem w Al. Jerozolimskich i przy Dworcu Zachodnim wjeżdżały na linię średnicową.

Pojazdy EN94 na stacji Warszawa Aleje Jerozolimskie w latach 80. XX wieku – nowe pociągi były zdecydowanie pojemniejsze od starych, angielskich – dwoma wagonami mogło podróżować 500 osób



fot. www.wkd.pl – Archiwum Izby Tradycji EKD/WKD

Polskie wypiera angielskie

Lata 60. i 70. XX wieku to jednak nie tylko czas wypierania kolejki WKD przez samochody i ograniczenia jej oferty przewozowej, ale także czas wymiany wyeksploatowanego taboru.

Angielskie wagony, które służyły mieszkańcom podwarszawskich miejscowości od lat 20. XX w., psuły się coraz częściej, co wiązało się z dużymi kosztami napraw. Podjęto decyzję o zakupie nowego taboru. Już na początku odrzucono możliwość zamówienia pociągów za granicą – tabor miał zostać zaprojektowany i zbudowany w Polsce. Prace projektowe wykonało Centralne Biuro Konstrukcyjne Taboru Kolejowego w Poznaniu. Za przygotowanie prototypu dwuwagonowego i dwukierunkowego wagonu oraz jego wykonanie był odpowiedzialny „Pafawag Wrocław". Instytut Wzornictwa w Warszawie opracował wygląd zewnętrzny i wewnętrzny.

Nowy wagon, oznaczony jako EN94, wyjechał na jazdy próbne w 1969 roku. Wszystkie zamówione 40 pojazdów dotarło do Grodziska Mazowieckiego w 1972 roku. Wagony zapewniły nową jakość podróży oraz większe możliwości przewozowe. Pociąg zestawiony z trzech wagonów angielskich (jednego silnikowego i dwóch doczepnych) mógł zabrać około 230 pasażerów. Dwa połączone wagony EN94 mieściły około 500 osób.

Wagony angielskie skasowano. Zostawiono tylko jeden, który początkowo był wykorzystywany do prac technicznych, a z czasem został przekazany do Muzeum Kolejnictwa.

Ważnym i długo oczekiwanym wydarzeniem było oddanie do użytku w 1986 roku nowej hali przeglądowo-naprawczej w Grodzisku Mazowieckim. Prace nad nią trwały od końca lat 70. XX wieku.

Kolejka domowa idzie do remontu

Najpoważniejszym – do czasu planowanego na wakacje bieżącego roku – remontem linii WKD był ten przeprowadzony w latach 1988 – 1989. W trakcie prac, które odbywały się tylko w miesiącach letnich, wyłączano z ruchu odcinek Warszawa Śródmieście WKD – Podkowa Leśna. Położono nowe tory pomiędzy Al. Jerozolimskimi a Michałowicami oraz pomiędzy Podkową Leśną a Grodziskiem Mazowieckim. Przebudowano układ torowy na wszystkich stacjach oraz sieć trakcyjną na odcinkach: Warszawa – Komorów i Komorów – Podkowa Leśna.



fot. www.wkd.pl – Archiwum Izby Tradycji EKD/WKD

Pociąg WKD w nowych barwach na stacji Podkowa Leśna. Proces przemalowywania rozpoczęto w 2002 roku

„Stolica" w numerze 19 z 8 maja 1988 roku donosiła: *Warszawska Kolej Dojazdowa idzie latem do remontu (...). Wielu pasażerów nazywa WKD kolejką domową, bo i nastrój w kilku wagonikach przemierzających truchtem Szczęśliwice, Otrębusy, Podkowę Leśną bywa ciepły, prawdziwie domowy, znajome twarze, malownicze okolice (...). Przed 18 laty na jedynej już linii wprowadzono nowe, eleganckie wagony. Czas zrobił jednak swoje – muszą iść do generalnego remontu, podobnie jak mocno nadwyrężone torowisko. Domową kolejkę zastąpią w czasie wakacji autobusy MZK.*

Konduktorom już dziękujemy

Rok 1989 przyniósł diametralną zmianę w obsłudze pasażerów – zrezygnowano z obsługi konduktorskiej. Osoby podróżujące pociągami WKD kupowały bilety w wyznaczonych punktach i samodzielnie kasowały je w pojazdach.

Od tego czasu za obsługę pociągu odpowiedzialna była tylko jedna osoba – maszynista. Jeszcze przed wprowadzeniem zmian, maszyniści postawili liczne warunki, od spełnienia których zależało bezpieczeństwo pasażerów. W ramach prac przygotowawczych przebudowano część peronów przystankowych, na przystankach zainstalowano lepsze oświetlenie oraz wyposażono tabor w płaskie lustra typu tramwajowego.

Na skutki likwidacji obsługi konduktorskiej, niepopartej regularną kontrolą biletów, nie trzeba było długo czekać...

Na początku lat 90. XX wieku ograniczono środki na kolej, co w połączeniu z podwyżką cen biletów o 100 proc. oraz wcześniejszą likwidacją obsługi konduktorskiej skutkowało pogorszeniem kondycji finansowej WKD. Jej rentowność w 1991 roku wynosiła 20 proc.

Samochodem taniej

Generalna Dyrekcja PKP już w 1992 roku rozważała wydzielenie pasażerskiego ruchu podmiejskiego ze struktur centralnych. Planowano utworzenie spółek dotowanych przez samorządy. Uważano, że w pierwszej kolejności „metamorfozę" powinna przejść WKD, która

posiadała własny tabor i infrastrukturę, z której nie korzystały inne pociągi. Władze samorządowe nie chciały jednak angażować się w organizację lokalnego transportu kolejowego.

Wciąż pogarszająca się sytuacja w WKD zmobilizowała jednak do działania instytucje odpowiedzialne za organizację komunikacji zbiorowej. Władze Warszawy, gmin obsługiwanych przez WKD, Urząd Wojewody Warszawskiego, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Centralna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych zleciły opracowanie studium restrukturyzacji i biznesplanu dla WKD. Przygotował je Zespół Rzeczoznawców Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji.

Dzięki przeprowadzonej analizie udało się wskazać główne problemy WKD oraz przyczyny spadku liczby pasażerów. Wykazano, że ceny biletów kolejowych były nieadekwatne do ceny jednego litra paliwa. W efekcie z pociągów przestały korzystać osoby regularnie dojeżdżające do pracy w Warszawie. Bardziej opłacalne były podróże samochodem. Z przeprowadzonych badań wynikało, że tylko 38 proc. podróży stanowiły te do pracy, 14 proc. do szkoły, 19 proc. rekreacyjne i 29 proc. pozostałe.

Poważnym problemem okazała się organizacja przedsiębiorstwa – mało efektywna i rozdrobniona. Prowadzeniem ruchu zajmował się zawiadowca w Komorowie, obsługą handlową – jeden z pionów Centralnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, a za zarządzanie służbami drogowymi, automatyki i zasilania stacji Warszawa Zachodnia były odpowiedzialne zewnętrzne oddziały.

SITK zaproponowało w pierwszej kolejności uatrakcyjnienie rozkładu jazdy i zwiększenie częstotliwości kursowania pomiędzy Warszawą a Komorowem do 7,5 minuty. Zalecano także zróżnicowanie cen biletów według podziału na trzy strefy. Wśród propozycji poprawy kondycji przedsiębiorstwa znalazła się także zmiana struktury organizacyjnej, która miała pozwolić na stworzenie jednorodnego organizmu dążącego do obniżenia kosztów i zwiększenia wpływów oraz rozszerzenia zakresu działalności o obszary spoza przewozowych.

Polskie Koleje Państwowe rozpoczęły w 1994 roku proces wyodrębniania WKD z dotychczasowych struktur. Celem było utworzenie samodzielnego zakładu działającego na własny rachunek w ramach Centralnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych. W efekcie powołano Zakład Eksploatacji Linii WKD w Grodzisku Mazowieckim skupiony pod jednym zarządem. Rentowność przedsiębiorstwa wzrosła z 20 proc. w 1991 roku do 60 proc. w 1999 roku.

WKD spółką z ograniczoną odpowiedzialnością

Wydarzeniem, które miało istotny wpływ na losy WKD w kolejnych latach było przyjęcie w 2000 roku Ustawy



Elektryczny zespół trakcyjny EN95-01 wozi pasażerów WKD od 2004 roku. Jest jedynym wyprodukowanym egzemplarzem tego typu

o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe". 16 listopada 2000 roku przedsiębiorstwo przekształcono w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością, zależną od przyszłej spółki-matki PKP SA. Spółce nadano nazwę PKP WKD Sp. z o.o., a na jej własność przeszedł tabor i wszystkie urządzenia niezbędne do prowadzenia działalności. Zakładano, że infrastruktura będzie dzierżawiona. Spółka rozpoczęła działalność 1 lipca 2001 roku.

W międzyczasie – w celu zwiększenia liczby pasażerów – wprowadzono zmiany w taryfie. Od 2002 roku obowiązują jednorazowe bilety strefowe, których cena jest uzależniona od czasu przejazdu. Ceny biletów okresowych ustalano nadal według odległości. Jednocześnie w pociągach zainstalowano nowe kasowniki, rozszerzono ajencyjną sieć sprzedaży biletów i usprawniono proces ich kontroli.

Kolejnym krokiem miała być sprzedaż spółki. Rozważano prywatnego operatora, ale pojawiły się obawy, że czysto komercyjne podejście doprowadzi do likwidacji wszystkich nierentownych połączeń, np. realizowanych w nocy i dni wolne. Władze samorządowe opowiedziały się za nieodpłatnym przekazaniem majątku WKD związkowi komunalnemu.

Ostatecznie przetarg na sprzedaż udziałów PKP WKD wygrało konsorcjum samorządowe, w którego skład wchodzili: Samorząd Województwa Mazowieckiego, Urząd m.st. Warszawy i sześć gmin leżących na trasie WKD. Umowę sprzedaży podpisano w 2005 roku. Dwa lata później udziały przeniesiono na kupujących – 73 proc. posiadał Samorząd Województwa Mazowieckiego, a pozostali udziałowcy – 27 proc. Obecnie 95 proc. udziałów należy do Samorządu Województwa Mazowieckiego, a pozostała część do gmin obsługiwanych przez WKD.

W nowej rzeczywistości największym problemem, przed jakim stanęła spółka był brak taboru. W 2009 roku rozpoczęto prace mające na celu zastąpienie wysłużonych pociągów nowoczesnymi. Rok później rozstrzygnięto przetarg, zgodnie z którym nowe pojazdy miała dostarczyć spóła Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz. Pierwszy pociąg, oznaczony jako EN97, zaczął wozić pasażerów w styczniu 2012 roku. Wszystkie 14 pojazdów dostarczono do końca 2012 roku.

„Wukadka" wróciła do łask pasażerów. Zarówno w 2011, jak i 2012 roku odnotowano około siedem milionów przejazdów. ■

tekst: Magdalena Potocka

Tekst opracowano na podstawie informacji zamieszczonych na stronie Warszawskiej Kolei Dojazdowej www.wkd.com.pl



fot. www.wkd.pl – Archiwum Izby Tradycji EKD/WKD

Dostawa pociągu EN97 do Grodziska Mazowieckiego w 2011 roku



fot. . "Dubai Alstom Citadis 402" by Maurits90 - Own work. Licensed under CC0 via Wikimedia Commons [link]

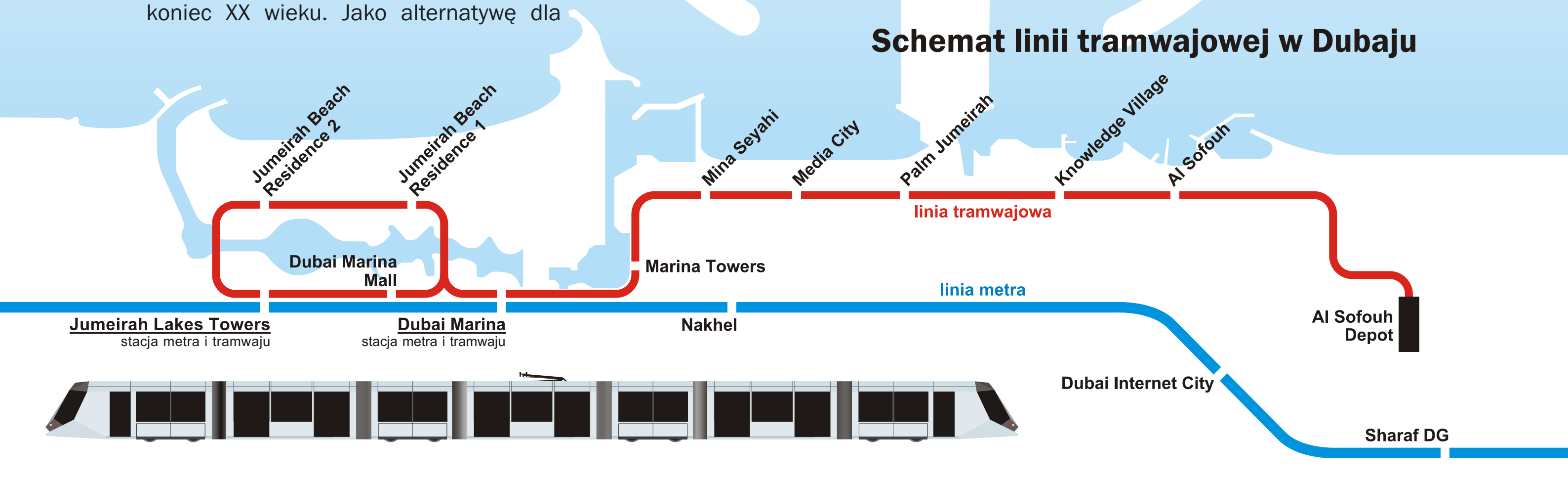
Jak szejkowie zbudowali tramwaje

W listopadzie 2014 roku otwarto w Dubaju pierwszą w regionie Zatoki Perskiej sieć tramwajową. Jest jedną z najnowocześniejszych i najbardziej innowacyjnych na świecie. Co wyróżnia ją na tle innych nowo zbudowanych systemów tramwajowych? Dowiemy się z krótkiej, ale luksusowej przejażdżki dubajskim tramwajem.

Dubaj dynamicznie się rozwija. W ciągu ostatnich dwudziestu lat liczba jego mieszkańców zwiększyła się niemal czterokrotnie. Szybki wzrost liczby osób sprowadzających się do miasta szedł w parze ze wzrostem liczby samochodów, z których korzystanie, ze względu na niską cenę paliwa, było opłacalne i powszechne. Zwiększający się ruch na drogach wymuszał ich ciągłą rozbudowę, która jednak w dłuższej perspektywie nie przyczyniała się do jego rozładowania.

Władze Dubaju dostrzegły problem już pod koniec XX wieku. Jako alternatywę dla

Schemat linii tramwajowej w Dubaju





fot. dubaimetro.eu

Przystanki tramwajowe przypominają stacje metra - są oszklone, a w momencie podjazdu tramwaju automatycznie otwierają się drzwi, umożliwiając wejście do pojazdu

transportu samochodowego zaproponowano uruchomienie sieci metra, którego pierwsza linia ruszyła w 2009 roku. Kolejnym krokiem na drodze do zmiany przyzwyczajeń transportowych mieszkańców Dubaju miała być budowa nowej trasy tramwajowej oraz powstanie sieci dróg rowerowych.

Pierwszy odcinek linii tramwajowej otwarto 11 listopada 2014 roku. Torowisko o długości 10,6 kilometra to pierwszy etap inwestycji, która docelowo będzie liczyła prawie 15 kilometrów. Trasa przebiega przez centralną część miasta, obsługując odcinek między nadmorską dzielnicą (Dubai Marina, gdzie zlokalizowane są słynne sztuczne wyspy w kształcie palm) a centrum handlowym Mall of the Emirates. Na trasie znajduje się 11 przystanków, zabudowanych szklanymi klimatyzowanymi wiatami. Pawilony przystankowe otwierają się automatycznie w momencie podjazdu tramwaju.



fot. dubaimetro.eu

Wszystkie tramwaje Alstom Citadis zostały sprowadzone drogą morską. Ich transport wymagał rozdzielenie poszczególnych członów i złożenie ich ponownie w Dubaju

Tramwaje na całej trasie kursują bez sieci trakcyjnej. Do ich uruchomienia używana jest technologia zasilania z poziomu nawierzchni toru (APS). Specjalna „trzecia szyna" automatycznie włącza zasilanie w momencie, gdy przejeżdża nad nią wagon. Tramwaje w Dubaju jako pierwsze na świecie korzystają z tego rozwiązania na całej długości trasy. System APS, na znacznie mniejszą skalę, stosuje się obecnie w sieciach tramwajowych we Francji, w zabytkowych częściach miast, gdzie nie ma możliwości zawieszenia sieci trakcyjnej.



fot. dubaimetro.eu

Zasilanie tramwajów odbywa się z „trzeciej szyny", umieszczonej po środku toru jezdnego. Źródło napędu uruchamia się automatycznie w momencie przejazdu tramwaju

Do obsługi linii tramwajowej przeznaczono 11 wieloczłonowych zestawów tramwajowych typu Citadis 400, dostarczonych drogą morską przez francuską firmę Alstom. Są to wagony zaprojektowane specjalnie z myślą o eksploatacji w trudnych warunkach panujących w Dubaju. Mogą pracować bez awarii w temperaturze dochodzącej do 50 stopni Celsjusza. Te siedmioczłonowe niskopodłogowe pojazdy mają 44 metry długości, co umożliwia im przewiezienie do 405 pasażerów (w tym 56 na miejscach siedzących). Z pojazdu wydzielono dwie klasy – złotą,



fot. dubaimetro.eu

Część trasy tramwajowej jest wydzielona z ruchu ulicznego i poprowadzona na estakadach



fot. dubaimetro.eu

Przedział złotej klasy wyposażono w skórzane fotele z podłokietnikami, ustawione w pojedynczych rzędach

przeznaczoną dla pasażerów skłonnych zapłacić dwukrotność ceny przejazdu oraz srebrną, w której obowiązuje standardowa taryfa biletowa. Dwa ostatnie człony przeznaczone są wyłącznie dla kobiet i dzieci.

Tramwaje kursują co 6 minut – od godz. 6.30 rano do około 1.40 w nocy. Przejechanie całej trasy zajmuje 36 minut. Ich średnia prędkość wynosi 20 kilometrów na godzinę, przez co nie są one atrakcyjną alternatywą dla podróży własnym samochodem. Tramwaje mogą przewieźć 27 tysięcy osób dziennie.

Władze Dubaju planują rozwój systemu. W kolejnych latach trasa tramwajowa będzie rozbudowywana, a jej długość osiągnie prawie 15 kilometrów. Pojawi się też 14 dodatkowych tramwajów, dzięki którym znacznie wzrośnie częstotliwość .

Poza tramwajami planowana jest też intensywna rozbudowa sieci dróg rowerowych. Plany wdrożone obecnie do realizacji zakładają, że w ciągu najbliższych kilku lat długość infrastruktury przyjaznej rowerzystom osiągnie 900 kilometrów.

Tekst: Maciej Beister

Podczas przygotowywania tekstu korzystano z:

- ***Szok w Dubaju. Szejk przesadzi mieszkańców z samochodów do tramwajów***: [forsal.pl]
- ***Tramwaj bez sieci jeździ po Dubaju***: [www.transport-publiczny.pl]
- ***Dubai Tram***: [en.wikipedia.org]

fot. dubaimetro.eu



WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO